



Statens vegvesen

Stedskvalitet i Oslo og Akershus

TEMARAPPORT



Region øst
Strategi-, veg- og transportavdelingen
Juni 2010



Tap for all del ikke lysten til å gå.
Jeg går meg til det daglige velbefinnende hver dag,
og fra enhver sykdom.
Jeg går meg til mine beste tanker,
og jeg kjenner ikke en tanke så tung at jeg ikke kan gå fra den.
Når man fortsetter slik å gå,
så går det nok.

Søren Kierkegaard 1813 – 1855



FORORD

Temarapport om steds kvalitet inngår i Statens vegvesen Region østs arbeid med en Veg- og gatenettstrategi for Oslo og Akershus. Strategien skal beskrive Statens vegvesens bidrag til en målrettet areal- og transportutvikling i området. Den skal også være en strategisk overbygning for mer detaljert planlegging innenfor etatens ansvarsområde og vil kunne ha verdi for arbeidet også i andre deler av regionen.

Statens vegvesen er tillagt et sektoransvar og skal være en pådriver for helhetsløsninger i by. Herunder skal etaten være pådriver for å øke andelen miljøvennlig transport og redusere behov for reiser med privatbil.

Som en innledende del av arbeidet med Veg- og gatenettstrategien er det identifisert flere tema der etaten har et behov for å frambringe og konsolidere kunnskap, som grunnlag for å utforme en strategi. Steds kvalitet er ett av disse temaene. Det er utarbeidet rapporter om Steds kvalitet, Trafikkregulering, Kapasitetsmessig balanse, Tunneler, Arealbruk, Næringslivets transporter, Sykkel og Støy og lokal luftforurensing.

Arbeidet med Veg- og gatenettstrategien er forankret i Statens vegvesen Region øst gjennom flere faser. Før oppstart ble ledere på distrikts- og regionsnivå intervjuet. Hensikten var å få fram forventninger og behov i organisasjonen til strategiens innhold og arbeidsform. Regionledermøtet (RLM) har fått temarapportene presentert for diskusjon før, underveis og som siste utkast. Alle temarapporter ble behandlet og fikk tilslutning hos RLM 3.mai 2010. Viktige innspill fra RLM er innarbeidet i rapportene. Prosjektledere for Veg- og gatenettstrategien har vært Arne Stølan (fram til 11.02.2010) etterfulgt av Helge Gidske Naper.

Temarapporten om steds kvalitet er utarbeidet av en arbeidsgruppe med følgende deltakere:

Lillebill Marshall, Strategi-, veg- og trafikkavdelingen, By- og kollektivplanlegging (leder)

Line de Verdier, Strategi-, veg- og trafikkavdelingen, By- og kollektivplanlegging

Kirsti Stokke Burheim, Avdeling Oslo, Plan

Per Christian Stokke, Ressursavdelingen, Veg- og gateplanlegging, Oslo

Gitte Karin Stavik, Ressursavdelingen, Veg- og gateplanlegging, Oslo

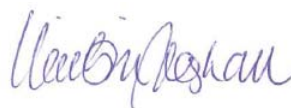
Alf E. Støle, Vegdirektoratet, Trafikksikkerhet-, miljø- og teknologiavdelingen, Miljø

Einar Lillebye, Vegdirektoratet, Trafikksikkerhet-, miljø- og teknologiavdelingen, Transportplanlegging

Juni 2010



Tom-Alex Hagen
Prosjekteier



Lillebill Marshall
Prosjektleder temarapport

SAMMENDRAG	5
1 BAKGRUNN	9
1.1 Mål for temagruppens arbeid	10
1.2 Geografisk avgrensning	10
1.3 Tilnærming	10
1.4 Avgrensning av tema	11
1.5 Rapportens oppbygging	11
2 OVERORDNEDE MÅL OG FØRINGER	12
Kapittelsammendrag	12
2.1 Sektoransvaret	13
2.2 Grunnlagsdokumenter	13
2.3 Nasjonale mål	13
2.4 Framtidens byer	16
2.5 Mål for Oslo	17
2.6 Mål for Akershus	26
3 UTFIKLINGSTREKK OG UTFORDRINGER	27
Kapittelsammendrag	27
3.1 Gap mellom visjoner og virkelighet	29
3.2 Planleggingshistorien	29
3.3 Befolkning – areal – næring – transport	36
3.4 By- og transportstruktur i Oslo	38
3.5 By- og stedsutvikling i Akershus	49
3.6 Barn – unge – eldre – likestilling	50
3.7 Statens vegvesens rolle i byplanleggingen	53
4 FAGLIGE GREP	57
Kapittelsammendrag	57
4.1 Kriterier for planlegging og utforming av gode byrom	59
4.2 Bylivsprosjektet	63
4.3 Stedskvalitet – psykologisk og sosiologisk tilnærming	64
4.4 Transit oriented development (TOD)	64
4.5 Shared space	65
4.6 Transport i by – utforming av høytrafikkerte gater	67
4.7 Planlegging for gående	69
4.8 BOTSFOR	80
5 UTENLANDSKE STRATEGIER	81
Kapittelsammendrag	81
5.1 Hvordan møtes utfordringene i andre land?	83
5.2 "Den Goda staden"	83
5.3 Zürich	86
5.4 Strasbourg	87
5.5 København	88
5.6 London	91
5.7 San Francisco	99
6 NORSKE EKSEMPLER	102
Kapittelsammendrag	102
6.1 Miljøgater	104
6.2 Byromsprogram for Bjørvika	105
6.3 Frogner plass og Kirkeveiringen	106
6.4 Søndre kollektivstreng – konseptvurdering	106
6.5 Drammen – vegpakke og byutvikling	108
7 VIDERE ARBEID	110
7.1 Innspill til videre arbeid med veg- og gatenettstrategien	110
8 REFERANSER	113

SAMMENDRAG

1 BAKGRUNN

Stedskvalitet som premiss i planleggingen

Stedskvalitet er knyttet til vår subjektive tolkning av våre fysiske omgivelser. For byer og tettsteder relateres stedskvalitet til byens kulturlandskap som består av bebyggelselementer (primært bygninger) og sammenhengen mellom disse (gater, plasser og parker).

Forskningen viser da også at kvaliteten på våre fysiske omgivelser har stor betydning for menneskenes helse og trivsel. *"Det fysiske hverdagsmiljøet, slik det har utviklet seg gjennom tidene, utgjør en kontinuerlig påvirkning på oss alle. Det er avgjørende for våre levekår at de daglige omgivelsene, hverdagslandskapet, fungerer tilfredsstillende, og at det også har estetiske kvaliteter og god byggeskikk. Dette inngår i samlebegrepet "stedskvalitet" "*¹. Det er altså stor sammenheng mellom livskvalitet og stedskvalitet.

Mål for temagruppens arbeid

Temanotatet skal synliggjøre nødvendigheten av å ha fokus på stedskvalitet i både i overordnede strategier og på mer detaljert nivå. Dette knyttes opp mot mål for stedenes utforming isolert sett og til betydningen av stedskvalitet for måloppnåelse på andre områder, herunder begrensning av bilbruk (klima, trafikk-sikkerhet), overgang til mer miljøvennlig transport (kollektiv, sykkel og gange) og til samordning av arealbruk og transport (arealdisponering/tetthet, nærhet til transport, lokalisering av boliger, skoler, handels-, næringsområder med mer).

2 OVERORDNEDE MÅL OG FØRINGER

Gjennom samfunnsaktør- og pådriverrollen for helhetsløsninger i by har Statens vegvesens et vidt ansvarsområde. I tillegg til Nasjonal transportplan og Stortingsmelding om Oslopakke 3, omhandler en rekke andre stortingsmeldinger og lokale kommuneplaner viktige mål som vi må innrette oss etter i vår virksomhet. Det gjelder innenfor miljø, arealbruk, stedsutvikling og storbyens rolle.

Regjeringens miljøpolitikk fastslår at *"Byer og tettsteder skal utvikles slik at miljø, livskvalitet og helse fremmes gjennom god stedsutforming og boligkvalitet...."* Lignende føringer finnes i en rekke stortingsmeldinger og rikspolitiske retningslinjer. Barn og unges interesser skal ivaretas ved *"å sikre et oppvekstmiljø som gir trygghet mot fysiske og psykiske skadevirkninger ..."*.

Nasjonal transportplan slår det fast at regjeringen skal *"...bidra til en mer miljøvennlig byutvikling ved å øke fokuset på arealplanlegging i forbindelse med belønningsordningen og bypakkeprosessene."*

¹ Kilde: *Naturopplevelse, friluftsliv og vår psykiske helse*. Rapport fra det nordiske miljøprosjektet "Friluftsliv og psykisk helse". Miljøverndepartementet 2008.

3 UTVIKLINGSTREKK OG UTFORDRINGER

Gap mellom visjoner og virkelighet

Stortingsmeldinger, deriblant Nasjonal Transportplan, og ulike typer handlingsplaner er entydige på at det å begrense biltrafikk i byene er nødvendig samtidig som kollektivtrafikk, sykkel- og gangtrafikk skal prioriteres. Det er også et mål at byer og tettsteder skal utvikles slik at miljø, livskvalitet og helse fremmes, blant annet gjennom god stedsutforming.

Utbygging av ny transportinfrastruktur, som er nødvendig for å realisere de rikspolitiske visjonene om redusert biltrafikk i byer, er svært kostnadskreven og forutsetter langsiktig planlegging og finansiering. I dagens politiske hverdag med til dels skiftende visjoner og prioriteringer, er det å planlegge langsiktig areal- og transportutvikling i byer en stor utfordring.

Klimautfordringene krever en endring i areal- og transportpolitikken som kan gi redusert biltrafikk. Dette vil dessuten være positivt for bymiljøet som er ved å nå og delvis overskride en tålegrense med hensyn til belastningene fra den stadig voksende biltrafikken.

Stor forventet vekst i befolkning og arbeidsplasser

Nye boliger og arbeidsplasser skal etableres i tilknytning til kommunikasjonsknutepunkt. Staten bør derfor ha en aktiv rolle i byutviklingen i og bidra til at knutepunktene utvikles til å bli attraktive og gode lokalsentre.

Ny regional "superstruktur" i konflikt med eksisterende byområder

Den regionale byutviklingen gir seg utslag i sterk utvikling i næringskorridorer og knutepunkter. Dette fører til transformasjon og forårsaker konflikter der en ny regional "superstruktur" møter den lokale strukturen i de eksisterende byområdene.

For Oslos vedkommende er det i deler av ytre by (området langs og utenfor ring 3) en finner de største utfordringene knyttet til steds kvalitet. Sonene er planlagt og bygget ut i perioden etter annen verdenskrig. Bebyggelsesstrukturen er planlagt etter et sonedelingsprinsipp (det skilles mellom boligområder, næringsområder, og servicesentra) med et strengt hierarkisk og segregert vegsystem. Interne forbindelsesveger er ofte brutt på grunn av det overordnede vegnettet. Økt trafikk og økt segregering av det regionale vegsystemet fører til nye barrierer i det lokale vegnettet. De lokale bydelssentraene og nabolagssentraene blir mer isolert og taper i den regionale konkurransen ved at de blir tappet for funksjoner.

Barn, unge og eldre

Hensynet til barn og unge forsvinner lett mellom andre interesser. Økende trafikk og fortetting med færre og trangere utearealer er utfordringer for oppvekst- og nærmiljøet både i eksisterende og nye byutviklingsområder. Trafikk legger også restriksjoner på barnas aktiviteter siden de ikke kan bevege seg hvor de ønsker. Satsing på et godt tilbud for gående, syklende og kollektivreisende er en satsing på alle grupper i samfunnet, da dette i stor utstrekning kan utføres av alle.

Statens vegvesens rolle i byplanleggingen

Sektoransvaret i Statens vegvesen omfatter mange fagområder utover veg (blant annet sykkel, kollektivtrafikk og gangtrafikk) og etaten har derfor et samfunnsansvar som strekker seg langt utover veggrensene. I henhold til rikspolitiske retningslinjer som samordnet arealbruk og transport skal transportløsninger vurderes mot arealbruk for å bidra til bedre samfunnsøkonomisk ressursutnyttelse, samtidig som det skal legges til rette for gode miljømessige løsninger og redusert

transportomfang og miljøutslipp.

Planlegging i byområder er komplisert og krever et aktivt engasjement fra deltakerne i prosessen for å sikre enn best mulig utvikling. Sterk vekst med fortetting i knutepunkter krever løsninger og samhandling på tvers av forvaltningsnivåer og mellom det offentlige og private.

4 FAGLIGE GREP

Planlegging og utforming av gode byrom

Jan Gehl har gjennom mange år forsket på menneskets bevegelse og bruk av byer. Deler av denne forskningen danner grunnlag for enkelte universelle kriterier for planlegging av gode byrom. Gehl skiller mellom nødvendig, frivillig og sosial aktivitet. Mens den nødvendige aktivitet nærmest skjer uavhengig av kvaliteten på de fysiske omgivelsene, avhenger frivillig aktivitet av hva stedet har å by på og hvordan det får folk til å oppføre seg og føle seg.

God utforming av byrom kan samles under tre hovedprinsipper: beskyttelse (trafikksikkerhet, krim, klima, miljø), komfort (mulighet for å sitte, gå stå, se, lytte og utfolde seg og fornøyelse (skala, opplevelse, estetisk kvalitet).

Shared space

Shared space er en metode for å planlegge trafikkarealer/byrom på, hvor alle trafikanter integreres og ivaretas på samme areal. Godt samspill mellom trafikantene er basert på øyekontakt og økt oppmerksomhet.

Et balansert gatenett fordrer prioritering av bruk

Trafikk er både en forutsetning for en attraktiv by og en trussel mot dens tiltrekningskraft. Et hvert gatesnitt rommer mulighet for mange løsninger, avhengig av hvilken prioritering som legges til grunn. Prioriteringer kan gå på "framkommelighet", "tilgjengelighet" eller "opphold" og de kan gå på ulike brukergrupper.

Planlegging for gående

Gange kan erstatte mange korte turer – en tredel av alle bilturer er under to kilometer. Men skal folk gå, må de ha lyst til å gå. Det er derfor en utfordring å lage attraktive anlegg for gående – det vil si gode byer, tettsteder og boligområder med vakre anlegg som innbyr til sansing og velvære, og med effektive gangsystemer som gjør bena til et uovertruffent framkomstmiddel. Et sted er attraktivt for gående hvis det har mange knutepunkter, hvor veier krysser hverandre, og det må finnes et mangfold av ruter med snarveger og stier som forbinder de ulike områdene.

De fleste reiser inneholder etapper med gange: fra bolig til buss, fra stasjonene til jobben, fra parkeringsplassen til skolen. Opplevelsen av en effektiv og komfortabel reise er summen av de ulike transportformene. Kvaliteten og effektiviteten på etappene med gange er ofte lite vektlagt, men kan ha avgjørende betydning for hvordan reisene foretas.

5 UTENLANDSKE EKSEMPLER

Bylivsaspektet løftes i utenlandske strategier for by- og transportplanlegging

Erfaringer fra utlandet vitner om at bylivskvalitet nå introduseres som det primære premisset for utforming av byens fysiske omgivelser inkludert gater og andre type transportårer. Forskningen viser da også at kvaliteten på våre fysiske omgivelser har stor betydning for menneskenes helse og trivsel.

Det er gjort et selektivt utvalg av utenlandske strategier for å belyse litt ulike tilnæringer, men alle har hatt ett mål felles: større fokus på mennesket som premiss i byutvikling. Det gir seg utslag i strategier for "det gode liv" gjennom satsing på miljøvennlig transport og en bevisst satsing på steds kvalitet.

Strategier både på overordnet og detaljert nivå

Overordnede strategier er fulgt opp med strategier for gjennomføring og retningslinjer for detaljutforming av anlegg. For noen byområder er utarbeidelse av strategier for detaljutforming av gateelementer et ledd i å få gjennomslag for mer overordnede strategier. Å formidle et visuelt uttrykk for hvordan man faktisk vil ha det synes å være et vesentlig grep i denne sammenhengen.

6 NORSKE EKSEMPLER

Planlegging med klare mål for steds kvalitet

Gjennomgangen av noen utvalgte prosjekter viser at utarbeidelse av retningslinjer for helhetlige løsninger er avgjørende for tilfredsstillende resultat. I byområder vil det aldri kunne oppnås ved ensidig fokus på sektorinteresser. Frogner plass i Oslo er eksempel på en slik tilnærming.

Byutvikling er samarbeid

Fra å ha et rykte på seg for å være Norges største vegkryss er Drammen nå en av byene i Norge med størst vekst. Byutviklingen har kommet som et resultat av samspill mellom mange faktorer og mange aktører.

7 INNSPILL TIL VIDERE ARBEID MED VEG- OG GATENETTSTRATEGIEN

Utviklingstrekkene aktualiserer målene om bedre bymiljø:

- Biltrafikken må begrenses
- Stor forventet vekst i befolkning og arbeidsplasser fører til fortetting
- Den regionale "superstruktur" er allerede i konflikt med eksisterende byområder. Økt trafikk forsterker barrierene.

Innspillene til det videre arbeidet kan oppsummeres i følgende kulepunkter:

- Steds kvalitet må være premiss i veg- og gatenettstrategien
- Et balansert vegnett fordrer prioritering av bruk
- Lager man en god by for gående lager man en god by
- Krever utfordringene brudd med den segregerte og funksjonsdelte byen?
- Behov for strategier for overordnet nivå og detaljnivå. Strategiene må være så vidt detaljerte at de er operasjonelle i planforvaltning og prosjektstyring.
- Myter må identifiseres og utfordres

Områdeanalyser

For å kunne utarbeide en overordnet strategi for veg- og gatenettet i Oslo og Akershus vil være nødvendig å konkretisere utfordringene knyttet til konkrete geografiske områder. Hvilke områder som velges ut for nærmere analyse foretas ved oppstart av fase 2 i veg- og gatenettstrategien. Områder med fortettingspotensial, transformasjonsområder og områder med særlige trafikale, arealbruks- og miljømessige utfordringer bør prioriteres.

1 BAKGRUNN

STEDSKVALITET SOM PREMISS I PLANLEGGINGEN

Hva legger vi i begrepet steds kvalitet?

Begrepet "steds kvalitet" er anerkjent, men kan tolkes ulikt, både ut fra faglig og erfaringsmessig bakgrunn. Steds kvalitet er knyttet til vår subjektive tolkning av våre fysiske omgivelser, det være seg natur- eller kulturlandskap. For byer og tettsteder relateres "steds kvalitet" til byens kulturlandskap som består av bebyggelses-elementer (primært bygninger) og sammenhengen mellom disse (gater, plasser og parker). Steds kvalitet beskriver da spesifikke eller særegne egenskaper ved disse elementene og hvordan de er plassert i forhold til hverandre. Premissene for hvordan bystruktur og dens bebyggelselementer er utformet og hvordan de særegne egenskapene er visuelt uttrykt, har endret seg gjennom historien som et resultat av de, til enhver tid, rådende politiske, kulturelle, funksjonelle og ideologiske idealer.

Steds kvalitet utfordret av bilen

Ikke noe enkeltlement har så gjennomgripende, og på så kort tid, påvirket verdens byer som bilen. Bilen realiserte modernismen som planleggingsideologi og urban areal- og transportplanlegging har etter dens gjennombrudd hatt et viktig formål med å tilrettelegge for god og trafikksikker bilfremkommelighet. Samtidig har endrede funksjonelle krav til byen samt byboernes bilavhengighet intensivert transportbehovet. I følge arkitekturhistoriker og professor Christian Norberg-Schultz har denne utviklingen resultert i det han betegner som "stedstapet" ved at den tradisjonelle steds kvaliteten, som våre forfedre hadde utviklet gjennom generasjoner, er blitt utfordret.

Bylivsaspektet løftes i utenlandske strategier for by- og transportplanlegging

Erfaringer fra utlandet vitner om at bylivskvalitet nå introduseres som det primære premisset for utforming av byens fysiske omgivelser inkludert gater og andre type transportårer. Forskningen viser da også at kvaliteten på våre fysiske omgivelser har stor betydning for menneskenes helse og trivsel. *"Det fysiske hverdagsmiljøet, slik det har utviklet seg gjennom tidene, utgjør en kontinuerlig påvirkning på oss alle. Det er avgjørende for våre levekår at de daglige omgivelsene, hverdagslandskapet, fungerer tilfredsstillende, og at det også har estetiske kvaliteter og god byggeskikk. Dette inngår i samlebegrepet "steds kvalitet" "*². Det er altså stor sammenheng mellom livskvalitet og steds kvalitet. Denne utredningen har til hensikt å synliggjøre forhold som ivaretar denne kvaliteten.

Vi kan bli syke av det stygge og friske av det vakre.

Per Fuggelli
professor i medisin

² Kilde: *Naturopplevelse, friluftsliv og vår psykiske helse*. Rapport fra det nordiske miljøprosjektet "Friluftsliv og psykisk helse". Miljøverndepartementet 2008.

1.1 MÅL FOR TEMAGRUPPENS ARBEID

Målet er at veg- og gatenettstrategien, gjennom vårt arbeid, kan føre til en annen måte å planlegge arealbruk og transport i byer og tettsteder.

Temanotatet skal synliggjøre nødvendigheten av å ha fokus på steds kvalitet i både i overordnede strategier og på mer detaljert nivå. Dette knyttes opp mot mål for stedenes utforming isolert sett og til betydningen av steds kvalitet for mål-oppnåelse på andre områder, herunder begrensning av bilbruk (klima, trafikk-sikkerhet), overgang til mer miljøvennlig transport (kollektiv, sykkel og gange) og til samordning av arealbruk og transport (arealdisponering/tetthet, nærhet til transport, lokalisering av boliger, skoler, handels-, næringsområder med mer).

Oppsummert skal temanotatet

1. Belyse hvilken betydning utvikling og utforming av veg- og gatenettet har for steds kvalitet
2. Synliggjøre at steds kvalitet må være premiss i en helhetlig planlegging og ikke konsekvens av planlegging for andre "sektor"-behov
3. Peke på sammenhenger mellom stedlige forhold og miljøvennlige transportmidler – hvordan steds kvalitet for eksempel kan påvirke gange og sykkelbruk
4. Synliggjøre behov for fokus på steds kvalitet både på overordnet og mer detaljert nivå
5. Synliggjøre hvordan fokus på steds kvalitet kan bidra til mål-oppnåelse for andre politikkområder

1.2 GEOGRAFISK AVGRENSNING

Veg- og gatenettstrategien har den samme geografiske avgrensingen som Oslo-pakke 3, det vil si Oslo og Akershus. Dette er også avgrensingen for kollektiv-strategien. I veg- og gatenettstrategiens konkretisering vil oppmerksomheten ligge på ringene og radialene i Oslo, korridorene inn mot Oslo, tettstedene i Akershus og viktige knutepunkter.

1.3 TILNÆRMING

Temautredningen skal bygge på gjennomgang av eksisterende viten.

Det foreligger mye stoff relatert til temaet steds kvalitet. I tillegg til en gjennomgang av statlige og kommunale føringer for byutvikling, er det særlig sett på utenlandske strategier for arealbruk og transport. Det er gjort et selektivt utvalg for å belyse litt ulike tilnærminger, men alle har hatt ett mål felles: større fokus på mennesket som premiss i byutvikling. Det gir seg utslag i strategier for "det gode liv" gjennom satsing på miljøvennlig transport.

Planlegging for gående har fått spesiell oppmerksomhet fordi gående opplever byen tettest på. Dessuten er det et uttalt mål om overgang til mer miljøvennlig transport, og økt gange og sykkelbruk er utpekt som satsingsområde for å oppnå dette. Det er derfor viktig å se på forhold som kan virke for og imot en slik overgang.

Vi har i denne omgang begrenset oss til å peke på overordnede grep som har betydning for steds kvalitet generelt. Det forutsettes at utfordringer knyttet til konkrete geografiske områder foretas i det videre arbeidet med strategien.

1.4 AVGRENSING AV TEMA

Bruk av "avbøtende tiltak" for å dempe uheldige virkninger av anlegg som forringer miljøet, er ikke tema i denne rapporten.

Den er som nevnt over, fokusert på nødvendige grep for å unngå at tiltak i byer og tettsteder utløser behov for avbøtende tiltak.

1.5 RAPPORTENS OPPBYGGING

Kapitlene er relativt fyldige og det er derfor skrevet et sammendrag for hvert av kapitlene 2-6.

Kapittel 2 omhandler overordnede mål og føringer.

Utfordringene knyttet til utviklingen generelt og til måten vi har planlagt på er lagt til kapittel 3.

Kapittel 4 omhandler faglige anbefalinger for steds kvalitet der forholdene for gående har fått bred omtale.

En gjennomgang av transportplanlegging i utenlandske byer som viser eksempler på alternative strategiske tilnærminger, er lagt til kapittel 5.

Eksempler på interessante norske prosjekter er omtalt i kapittel 6.

Kapittel 7 inneholder innspill til videre arbeid med veg- og gatenettstrategien.

2 OVERORDNEDE MÅL OG FØRINGER

KAPITTELSAMMENDRAG

Gjennom samfunnsaktør- og pådriverrollen for helhetsløsninger i by har Statens vegvesens et vidt ansvarsområde. I tillegg til Nasjonal transportplan og Stortingsmelding om Oslopakke 3, omhandler en rekke andre stortingsmeldinger og lokale kommuneplaner viktige mål som vi må innrette oss etter i vår virksomhet. Det gjelder innenfor miljø, arealbruk, stedsutvikling og storbyens rolle.

I Nasjonal transportplan slås det fast at regjeringen skal *"...bidra til en mer miljøvennlig byutvikling ved å øke fokuset på arealplanlegging i forbindelse med belønningsordningen og bypakkeprosessene."* Om Oslopakke 3 sies det at transportsystemet skal ivareta hensyn til by- og tettstedsutvikling og krav til miljøkvalitet. I tildelingsbrevet i forbindelse med stasbudsjettet for 2010 har Statens vegvesen *"fått ei særleg pådrivarrolle når det gjeld gjennomføringen av gang- og sykkelpolitikken"* og ber om at etaten *"prioriterer sykkeltrafikk og tilrettelegging for gående høgt"*.

Regjeringens miljøpolitikk fastslår at *"Byer og tettsteder skal utvikles slik at miljø, livskvalitet og helse fremmes gjennom god stedsutforming og boligkvalitet...."* Lignende føringer finnes i en rekke stortingsmeldinger og rikspolitiske retningslinjer. Barn og unges interesser skal ivaretas ved *"å sikre et oppvekstmiljø som gir trygghet mot fysiske og psykiske skadevirkninger ..."*.

Den europeiske landskapskonvensjonen understreker *"landskapets betydning som rammer for våre liv og livsutfoldelse"* og *"hverdagslandskapet"* er tillagt betydning i denne sammenheng.

Regjeringens arkitekturpolitikk peker på at *"Tendensen de senere tiårene, som har ført til bilbaserte byregioner med lite effektiv arealbruk og omgivelser som ofte har karakter som restlandskap, viser behovet for at det i større grad må sikres styringsmyndigheter for en bærekraftig utvikling"*.

De statlige føringene gjenspeiles i kommuneplanene både for Oslo og Akershus, uttrykt blant annet gjennom at veksten i Oslo-området ønskes styrt som byutvikling ved regionale banebaserte knutepunkt.

2.1 SEKTORANSVARET

Statens vegvesen har et overordnet sektorsansvar³ for veg og vegtrafikk og er en av flere viktige samfunnsaktører. Ansvarer innebærer initiativ- og uttalerett for å fremme sektorens bidrag til et bedre samfunn.

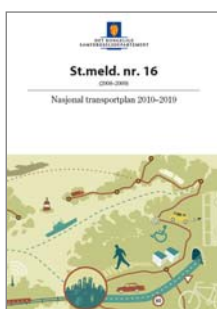
Sektoransvaret fritar ikke andre fra det ansvar de har, men Statens vegvesen skal oppmuntre og støtte de øvrige primært ansvarlige slik at sektorens bidrag til samfunnet blir best mulig.

2.2 GRUNNLAGSDOKUMENTER

Gjennom samfunnsaktør- og pådriverrollen for helhetsløsninger i by har Statens vegvesens et vidt ansvarsområde. I tillegg til Nasjonal transportplan og Stortingsmelding om Oslopakke 3, omhandler en rekke andre stortingsmeldinger og lokale kommuneplaner viktige mål som vi må innrette oss etter i vår virksomhet. Det gjelder innenfor miljø, arealbruk, stedsutvikling og storbyens rolle.

I de følgende avsnittene er det fokusert på føringer for ivaretagelse av steds-kvalitet i areal- og transportplanleggingen.

2.3 NASJONALE MÅL



NASJONAL TRANSPORTPLAN - ST.MELD. NR. 16 (2008-2009)

Når det gjelder transportpolitikken i byene vil regjeringen:

“Bedre miljøet i byene gjennom å gjøre det mer attraktivt å bruke miljøvennlige transportformer og ved å stimulere til bruk av tiltak som begrenser personbil-bruken. Staten skal bidra blant annet gjennom en omfattende forbedring av jernbanen i og rundt de største byene, en kraftig satsing på sykkeltiltak og bedre tilrettelegging for kollektivtransporten, og ved å utvide belønningsordningen ytterligere.”

“..bidra til en mer miljøvennlig byutvikling ved å øke fokuset på arealplanlegging i forbindelse med belønningsordningen og bypakkeprosessene.”

“Være pådriver for å tilrettelegge for en mer helhetlig virkemiddelbruk i by-områdene. Det skal stilles sterkere politiske krav, basert på faglig kunnskap, til helhetlige areal- og transportplaner og til sammensetningen av tiltakspakker, for å sikre framtidsrettede transportløsninger i byene.”

³ FOR 2005-05-27 nr 473: Instruks for Statens vegvesen

STATSBUDSJETTET 2010 – TILDELINGSBREV FOR STATENS VEGVESEN

Brevet tar utgangspunkt i de overordnede målene i NTP der fem hovedmål danner grunnlag for prioriteringer i for Statens vegvesen.

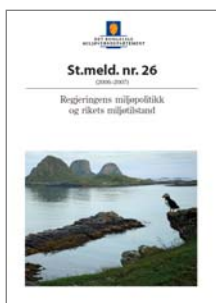
Hovedmål 1 er å *“Bedre framkommelighet og reduserte avstandskostnader for å styrke konkurransekraften i næringslivet og for å bidra til å opprettholde hovedtrekkene i bosettingsmønsteret”*. For transport i by påpekes det at *“Statens vegvesen er en sentral aktør i oppfølging av nasjonal transportpolitikk i byane og skal hjelpe byane med å utvikle ein heilskapeleg verkemiddelforbruk for å avgrensa personbilbruken og auka bruken av miljøvenlege transportformer, gjennom ei gradvis og strukturell endring av transportavviklinga i byane. Det må i denne samanhengen spesielt peikast på bistand til byane med utvikling av bypakkar som føreset behandling i Stortinget.*

For å få til et sammenhengende hovednett for sykkeltrafikken og tilrettelegge for gående har Statens vegvesen *“fått ei særleg pådrivarrolle når det gjeld gjennomføring av gang- og sykkelpolitikken. Departementet ber om at alle nivå i Statens vegvesen prioriterer sykkeltrafikk og tilrettelegging for gåande høgt. Det er viktig at dei måla som ligg i Nasjonal sykkelstrategi, blir følgd opp best mogleg. Utbygging av samanhengande sykkelvegnett i byar og tettsteder, skulevegar langs trafikkfarlege gjennomgangsvegar og andre strekningar der det ferdast mange mindreårige, skal prioriterast.*

Betydningen av gang- og sykkelvegnettet fremheves også under hovedmål 4 om universell utforming: *“ Alle kollektivreiser sluttar og startar med gange. Utbyggingsmønster, gang- og sykkelvegnett og infrastruktur for kollektivtrafikken må planleggast i samanheng og bidra til at nettet for gåande blir samanhengande og universelt utforma.”*

På sekstitallet fremmet vi bilbruken, i dag jobber vi for å begrense den.

Vegdirektøren
Citisense 08



REGJERINGENS MILJØPOLITIKK OG RIKETS MILJØTILSTAND – ST.MELD. NR.26 (2006–2007)

Meldingen er regjeringens viktigste dokument for en samlet framstilling av miljøpolitikken. *Kap 5 Bærekraftig areal- og transportpolitikk* tar for seg arealpolitiske føringer:

“Byer og tettsteder skal utvikles slik at miljø, livskvalitet og helse fremmes gjennom god stedsutforming og boligkvalitet...”

“... større bevissthet om kvalitet og miljøhensyn i arkitektur og omgivelser. Det er et behov for økt kunnskap og større oppmerksomhet omkring arealplanlegging som virkemiddel for økt miljømessig og arkitektonisk kvalitet, både i byen og i det åpne landskapet.”

BEDRE MILJØ I BYER OG TETTSTEDER – ST.MELD. NR.23 (2001–2002)

Regjeringen vil med denne meldingen legge til rette for og støtte opp om en utvikling som ivaretar det gode liv i byer og tettsteder og de positive kvalitetene ved å bo sentralt:

“I de større regionene bør byene og tettstedene samarbeide om den regionale utviklingen. Regjeringen mener at det er nødvendig med en sterkere kobling mellom areal- og transportplanlegging og samferdselsinvesteringer i byområder”.

"Spesielt må utfordringene knyttet til trafikk og press på arealer møtes med helhetlige grep som muliggjør bevaring og videreutvikling av eksisterende kvaliteter og samtidig ivaretar behovet for fornyelse. Det understrekes at betydningen av at byomforming og ny utbygging knyttes nært til kollektivtransporten, ved stasjoner og knutepunkt."

STORBYMELDINGEN – ST.MELD. NR. 31 (2006–2007)

Meldingen gir uttrykk for hvilken politikk regjeringen ønsker for hovedstadsregionen, med det mål at den skal utvikle seg som en åpen, trygg og skapende region, til fordel for sine innbyggere og sitt næringsliv og for hele landet.

RIKSPOLITISKE RETNINGSLINJER FOR SAMORDNET AREAL- OG TRANSPORTPLANLEGGING

Dette er konkrete føringer fra staten om hvordan areal- og transportplanlegging skal samordnes. Det legges vekt på å utnytte mulighetene ved økt konsentrasjon i byggesonene i by- og tettsteder. Utformingen bør samtidig bidra til å bevare grøntstruktur, biologisk mangfold og de estetiske kvalitetene i bebygde områder.

RIKSPOLITISKE RETNINGSLINJER FOR BARN OG UNGES INTERESSER I PLANLEGGING

Retningslinjene angir at viktige nasjonale mål er å *"sikre et oppvekstmiljø som gir barn og unge trygghet mot fysiske og psykiske skadevirkninger, og som har de fysiske, sosiale og kulturelle kvaliteter som til enhver tid er i samsvar med eksisterende kunnskap om barn og unges behov."*

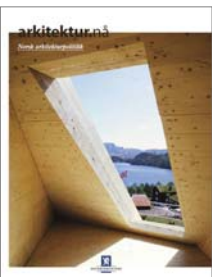
DEN EUROPEISKE LANDSKAPSKONVENSJONEN

"Konvensjonen slår fast at et landskap er et område som er et resultat av påvirkningen fra og samspillet mellom naturlige og/eller menneskelige faktorer. Dette er positivt og er i tråd med norsk landskapsforvaltning. Konvensjonen bygger bro mellom natur og kulturarven og understreker landskapets betydning som rammer for våre liv og livsutfoldelse, og som arena for næringsutvikling. Et annet positivt særtrekk med konvensjonen er at den omhandler alle typer landskap, ikke bare landskap som anses som vakre eller spesielt verdifulle, men også hverdagsomgivelser og landskap som er truet av forfall, eller som er forringet på en eller annen måte."

ARKITEKTUR.NÅ – NORSK ARKITEKTURPOLITIKK

Regjeringens arkitekturpolitikk legger til grunn en bred definisjon av arkitekturbegrepet. Arkitektur omfatter i vid forstand alle våre menneskeskapte omgivelser. Den brede definisjonen gjør at en betydelig del av statens sektormyndigheter blir viktige aktører i arbeidet for å fremme god arkitektur. Arkitektur har en offentlig karakter, er en del av stedlige sammenhenger, oppleves av alle og kan ikke, som de andre kunstarter, velges bort.

Samfunns- og arealplanlegging er et viktig virkemiddel for å styre utviklingen. Tendensen de senere tiårene, som har ført til bilbaserte byregioner med lite effektiv arealbruk og omgivelser som ofte har karakter som restlandskap, viser behovet for at det i større grad må sikres styringsmyndigheter for en bærekraftig utvikling.



Den nye plan- og bygningsloven gir enda bedre valgmuligheter, og også flere føringer. Planverktøyet må brukes bevisst til god samfunnsutvikling og en areal-disponering som legger tilrette for bærekraftig arkitektur og attraktive steder.

Velvære og helse påvirkes av det bygde miljøet ved at arkitekturen skaper rammer, muligheter og begrensninger for personlig og sosialt liv. Steder med god arkitektonisk kvalitet stimulerer til kontakt og fellesskap, og kan bidra til å styrke folks følelse av tilhørighet og trygghet, kontroll og stedsidentitet.

Av i alt 6 innsatsområder har særlig disse to særlig betydning for arbeidet med veg- og gatenettstrategien:

Innsatsområde1: Miljø- og energigivnlige løsninger skal prege arkitekturen

En slik utvikling må tilrettelegges gjennom bevisst arealplanlegging. By- og tettstedsutforming må ivareta miljøverdier og legge til rette for helsefremmende og miljøvennlige transportløsninger. Det skal satses på tilrettelegging for mer gange, sykling og kollektivtransport og utvikling av et arealbruksmønster som bygger opp under dette.

Innsatsområde 2: Byer og tettsteder skal utvikles med arkitektur av god kvalitet

Norsk bykultur er under forandring, både i forhold til et bredere kulturelt mangfold og at sentrale byområder ønskes transformert til bomiljøer for familier. Utformingen av de fysiske omgivelsene og trygge sosiale miljøer kan ha påvirkning på kriminalitetsforebyggelse. Regjeringen skal ha fokus på attraktive steder og velfungerende, trygge og identitetsskapende lokalsamfunn i hele landet. Det skal igangsettes og gjennomføres stedsutviklingsprosjekter med hovedfokus på fysisk kvalitet, og prosjekter for fysisk opprustning i sosialt utsatte områder i storbyene. I tillegg skal samordnet areal- og transportplanlegging være et viktig instrument for å oppnå miljøvennlige helhetsløsninger.

2.4 FRAMTIDENS BYER



Framtidens byer er et samarbeid mellom staten og de 13 største byene i Norge om å redusere klimagassutslippene – og gjøre byene bedre å bo i

"Byer er nå hjem til halvparten av verdens befolkning. Byene er allerede den desidert største forbrukeren av energi og står for 80 prosent av alle utslipp av drivhusgasser i verden.

I Norge bor opp mot 80 prosent av befolkningen i byer og tettsteder. Hvis byene klarer å redusere sine utslipp, vil det med andre ord utgjøre en stor forskjell. Dessuten er miljøvennlige byer gode byer å bo i.

Framtidens byer er bygget tett, så vi bor samlet. Da kan vi gå og sykle i stedet for å bruke bil, og vi forurensner mindre. Med færre biler og veier blir det også mer plass til sykkelstier og parker. Det gjør byen vakrere - og oss litt sunnere.

Programmet går fra 2008 til 2014. De 13 byene er Oslo, Bærum, Drammen, Sarpsborg, Fredrikstad, Porsgrunn, Skien, Kristiansand, Sandnes, Stavanger, Bergen, Trondheim og Tromsø."

2.5 MÅL FOR OSLO



KOMMUNEPLAN 2008 – OSLO MOT 2025

I kommuneplanens visjon står det blant annet at *“Oslo skal ha en byutvikling med gode steds- og miljøkvaliteter og et miljøeffektivt transportsystem. Oslo skal være en av verdens mest miljøvennlige byer.”*

Dette gjenspeiles i målene:

- 2 *Oslo skal være en trygg by med god livskvalitet for innbyggerne*
- 5 *Oslo skal ha en bærekraftig byutvikling*

Strategiene tar sikte på å tilrettelegge for det utbyggingsbehovet forventet befolknings- og næringsvekst skaper uten at utbyggingen skal gå på bekostning av viktige miljø- og stedskvaliteter. Dette innebærer blant annet å legge forholdene best mulig til rette for å kunne bo i byen uten å bruke bil, og å kunne benytte kollektivtransport i, til og fra byen. God uteluft og lave støynivåer er viktige bomiljøkvaliteter i denne sammenhengen, i tillegg til trygge og trivelige byrom med kort vei til parker, friområder, fjorden og Marka.

Flere av strategiene peker på behovet for gode bomiljøer med levende og livskraftige nærmiljøer. Styrking av lokalsentra og etablering av møteplasser samt tilrettelegging for økt fysisk aktivitet er fremhevet.

Oslo skal være en moderne miljøby og ta et tydelig ansvar for å redusere utslipp av klimagasser og miljøgifter. Oslo skal oppfylle sin del av Norges Kyotoforpliktelser og bli ledende i anvendelsen av ny miljøteknologi, og gjøre det enkelt for byens innbyggere å ta klima-, energi- og ressursvennlige valg.

OM OSLOPAKKE 3 TRINN 2 – ST.MELD. NR. 17 (2008-2009)

Hovedmålet er *å sikre god framkommelighet for alle trafikantgrupper i hovedstadsregionen* der viktige delmål er reduksjon av rushtidsforsinkelser for næringsliv og kollektivtransporter samt at framkommeligheten for gående og syklende skal øke.

Samtidig skal det framtidige transportsystemet ivareta hensyn til by- og tettstedsutvikling og krav til lokal miljøkvalitet. Utviklingen av transportsystemet må sikre god balanse mellom effektivitet, bykvalitet og miljømål.

Samordnet utvikling av arealbruk og transportsystem må bidra til en reduksjon i bilbruken og sikre en gradvis strukturell endring som bidrar til å redusere transportbehovet, redusere privatbilbruken og å øke andelen som reiser kollektivt, på sykkel eller til fots.

Jernbanetransport inngår som en naturlig og viktig del av et slikt transportsystem, og det er et mål at jernbanen skal ta betydelige deler av daglige reiser i hovedkorridorene. Arbeidet må koordineres med arealutviklingen i området, og kollektivknutepunkter bør utvikles til attraktive områder for bolig- og senterutvikling.



OSLOS BÆREKRAFT OG VEKST - OVERORDNET ARKITEKTURPOLITIKK FOR BYEN OG HOVEDSTADEN

Plan- og bygningsetaten har nylig laget et utkast til arkitekturpolitikk for hovedstaden. Det tar utgangspunkt i at Oslo må videreutvikles som en miljøvennlig og levende by ved bærekraftig fortetting og byutvikling. Befolkningsveksten gir også endringer i sosiale strukturer og innbyggernes behov. Dette virker inn på bruken av byen og hvilke hverdagsomgivelser folk trenger og foretrekker.

Kvalitet i omgivelsene gir trivsel

Å bo og arbeide i en by med godt utformede omgivelser, der vedlikehold har høy prioritet, danner grunnlag for gode livsbetingelser og høy trivselsfaktor. Det offentlige har et særlig stort ansvar for å sikre kvalitet i de fysiske omgivelsene. Tilgangen på godt utformede byrom, sosiale møtesteder og fritidstilbud som også er universelt utformet, er derfor en hovedutfordring. Dette er også viktig for å oppnå integrering av etnisk ulike befolkningsgrupper.

Gode lokalmiljøer er viktige

Ved knutepunktsutbygging skal det legges vekt på å utvikle gode lokalmiljøer, der grøntområder, lekeplasser og parker integreres i planleggingen. Lokal egendekning av sosial infrastruktur kan bidra til en bærekraftig byutvikling ved et redusert behov for motoriserte reiser i dagliglivet. En annen konsekvens av befolkningsvekst er økning i trafikk og transport. Utformingen av et mest mulig miljøvennlig transportsystem, ved fornyet eller utbedret kollektivtilbud og utbygging av gang- og sykkelvegnettet, er viktige bidrag og en forutsetning for en effektiv klimapolitikk.

Av i alt 7 innsatsområder har særlig disse tre særlig betydning for arbeidet med veg- og gatenettstrategien:

Innsatsområde 1: Aktørenes arbeidsprosesser

Omfanget av private byutviklingsprosesser og raskt tempo på beslutningene, gir behov for gode behovsanalyser og programmer der avklaring av lokale og byovergrepene fellesskapsinteresser identifiseres. En helhetlig byutvikling handler også om å finne frem til hensiktsmessige samarbeidsformer mellom ulike offentlige (og private) aktører. Sektorisert planlegging gir noen ganger suboptimale løsninger. Felles virkelighetsoppfatning og målsettinger er nødvendig for at de ulike partene skal kunne bidra til en mest mulig bærekraftig prosess. Dette øker behovet for tidlig i planprosessen å avklare hvilke fellesskapsinteresser som må ivaretas i de ulike prosjektene. Godt sluttresultat fordrer at programmeringen anvendes aktivt; at den følges opp, operasjonaliseres og konkretiseres gjennom alle faser. Alle involverte aktører, med ulike roller og ansvar, må bidra aktivt til å sikre bærekraft i praksis. Tilrettelegging for gode prosesser er derfor nødvendig for kvalitetssikring og for å oppnå god oppfølging og tilsyn med byggevirksomheten.

Innsatsområde 5: Infrastruktur som stedsdannere

Oslos kommuneplan 2008 har som visjon at byen skal ha en byutvikling med gode steds- og miljøkvaliteter og et miljøeffektivt transportsystem. Kommunen har utarbeidet en egen kommunedelplan for torg og møteplasser. Teknisk infrastruktur vil være blant de viktigste stedsdannende strukturene både overordnet og lokalt, og tilrettelegger for sosial deltakelse i vid forstand, både aktivitetmessig og identitetsmessig. En bærekraftig byutvikling innebærer økt bruk av kollektivnett, sykkel- og gangtrafikk. Nærhet blir et sentralt begrep.

Målet er derfor: *“Ved investering i teknisk, sosial og grønn infrastruktur skal investeringene i tillegg til å sikre egne sektorbehov, gi merverdi for stedsutvikling og bærekraft i det aktuelle området”*. Strategiene for å oppnå dette målet omfatter blant annet:

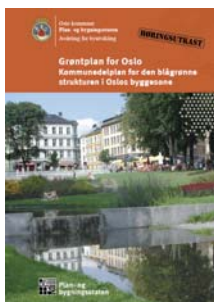
Oslo norm 2: Gatennormaler med prinsipper for “shared space”/sambruk av gategrunn innenfor ring 2:

Utbygging av transportnett i eksisterende byområder er krevende pga. arealknapphet. Det er behov for å videreutvikle gatenes utforming for i høyere grad å ivareta bylivet. I de mest sentrale byområdene vil den klassiske planleggingsmodellen, med separering av ulike transportformål og -grupper, ikke fungere. Menneskenes opphold i grøntstrukturen og på de urbane arenaene får stadig større betydning. Byens møteplassfunksjon blir noen steder viktigere enn fremkommeligheten for både biler og kollektivtrafikk. Mange arealer, særlig i Indre by, må utvikles utfra en sambruksstrategi. Erfaring med “shared space”/-sambruksarealer bør utvikles også for Oslo. Også krav knyttet til universell utforming og kvalitet på bygulvet må innarbeides. Prosjektet bør gjennomføres i samarbeid med Statens Vegvesen.

Innsatsområde 6: Byområdenes behov

Målet er å *“Utvikle gode byområder hvor det gjennom mobilisering sikres at egenarten opprettholdes og at det tilrettelegges for fremtidsrettet lokalt og byovergripende byggeri samt sosial, teknisk og grønn infrastruktur”*.

KOMMUNEDELPLANER



Grøntplan for Oslo – Kommunedelplan for den blågrønne strukturen i Oslos byggesone

“Hensikten med planen er å bevare og videreutvikle byens grønnstruktur innenfor byggesonen i en situasjon med sterk befolkningsvekst og fortetting. Planen skal bidra til å fremme en bærekraftig byutvikling i tråd med overordnede statlige føringer. Følgende overordnede mål ligger til grunn for planens forslag til strategier, plankart, bestemmelser og retningslinjer:

Mål 1: Planen skal bidra til å bevare og styrke Oslos særpreg som den blågrønne byen mellom åsene og fjorden.

Mål 2: Planen skal bidra til å dekke befolkningens behov for grønne rekreasjonsområder innenfor byggesonen.

Mål 3: Planen skal bidra til en byutvikling i tråd med byøkologiske prinsipper.”



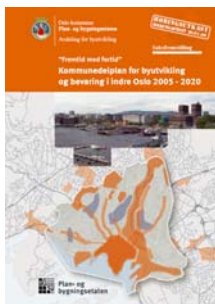
Miljøpark Alna

Den reviderte Grøntplanen og kommunedelplan for Alna miljøpark utarbeides parallelt. De har sammenfallende mål om å sikre blågrønn struktur, gjenåpning av vassdrag, tilrettelegging for sammenhengende grøntdrag og turvegnett og å sikre viktige kulturlandskap og kulturminnehensyn. Kommunedelplanen for Alna miljøpark er mer detaljert enn Grøntplanen og foreslås å ivareta de samme hensyn innenfor sitt planområde som Grøntplanen.



Kommunedelplan for torg og møteplasser (KDP 17 – 2009)

“Kommunedelplanen for torg og møteplasser skal legge til rette for et bredt spekter av møteplasser som gir rom for ulike aktiviteter og brukergrupper. Målet er at hver bydel over en femårsperiode kan utvikle en lokal møteplass lett tilgjengelig for beboerne. Planen skal fremme møteplassenes sosiale rolle og legge til rette for gode prosesser for utvikling av byens uterom.”

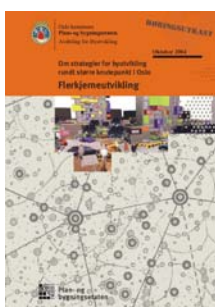


Kommuneplan for byutvikling og bevaring (Oslo indre by)

"Kommunedelplan for byutvikling og bevaring for indre Oslo er en tematisk avgrenset kommunedelplan etter § 20.4 i plan- og bygningsloven med fordypning i bevaring, byutvikling og byform. Planen gir forutsigbarhet for plan- og utbyggingsprosjekter i indre Oslo ved å angi rammer med tilstrekkelig rom for videreutvikling av indre Oslo som landets og regionens kraftsentrum for næringsutvikling og en variert urban boligutvikling. Samtidig sikres en representativ tidsdybde av indre Oslos kulturhistorie. Funksjonelt mangfold og andre viktige bymiljøkvaliteter videreutvikles."

"Målet for indre Oslo er en bærekraftig byutvikling og fortetting i en flerkjernet bystruktur balansert med en gradert bevaring av et representativt utsnitt av indre Oslos viktigste kulturminner (...)."

ANDRE AKTUELLE DOKUMENTER



Flerkjerneutvikling – Om strategier for byutvikling rundt større knutepunkt i Oslo

Dokumentet er ledd i Plan- og bygningsetatens oppfølging av arealbruksstrategien i Kommuneplan 2000, og som er videreført i Kommuneplan 2004. Som ett av flere tiltak for å tilrettelegge for veksten i Osloregionen, ønskes veksten styrt som byutvikling ved regionale banebaserte knutepunkt. Bystyret vedtok vedbehandling av planen to punkter om samordnet knutepunktutvikling:

- *"Kommuneplanen følges opp med arbeid med sikte på å avklare rammene for planlegging og utvikling av "knutepunkter", jf plankartet.*
- *Det utarbeides plan (kommunedelplan eller reguleringsplan) med sikte på samordnet knutepunktutvikling og tilrettelegging for boliger, næringsvirksomhet og fellesfunksjoner for følgende områder: **Skøyen, Økern, Bryn, Grorud stasjon og Hauketo**. Som en del av planarbeidet i disse områdene skal kommunen i tillegg til ansvaret som planmyndighet, avklare sin rolle i tilretteleggingen av områdene, for at målene for utviklingen skal oppnås."*

Rapporten skal danne en del av beslutningsgrunnlaget for kommunens strategi for utvikling av byens regionale knutepunkt. Det er belyst et utviklingspotensial, og det er definert problemstillinger og utredningsbehov. På enkelte områder foreslås konkrete føringer for knutepunktutvikling.

Knutepunktene regionale betydning, kommunens rolle og bidrag i utvikling av knutepunktene, virkemidler, styrings- og gjennomføringsmuligheter er synliggjort og vektlagt. Bymessig fortetting i en flerkjernestruktur, kombinert med effektiv og bærekraftig kollektiv infrastruktur er et overordnet mål i Oslo, på lik linje med andre storbyer.

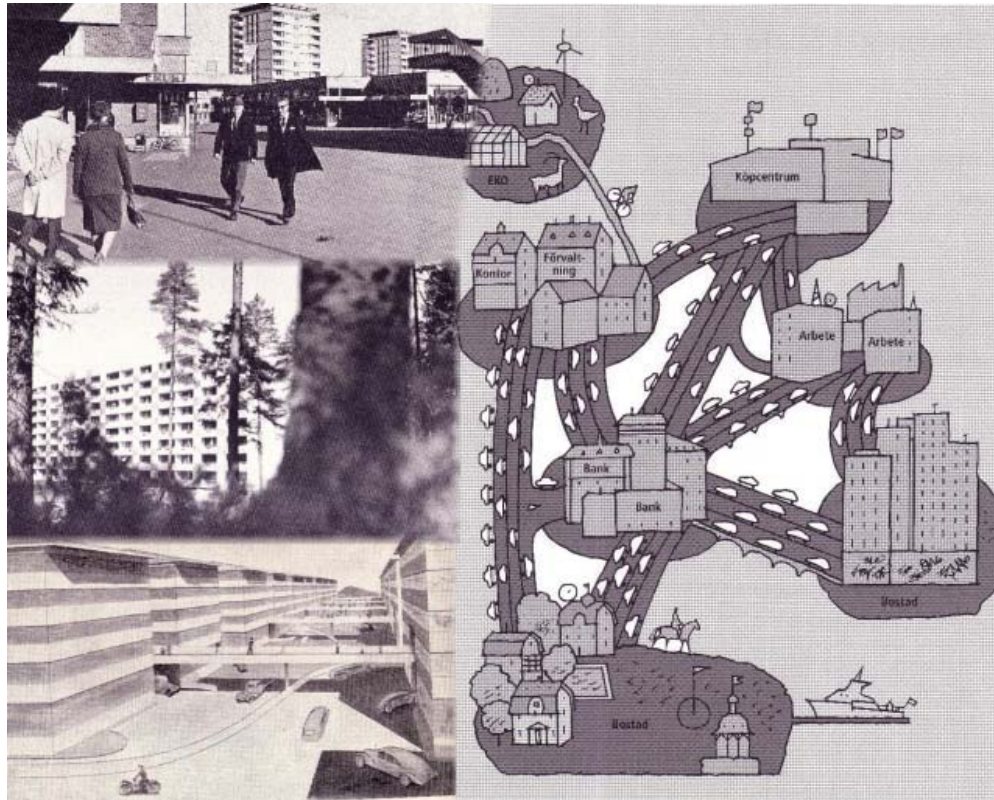
Fra funksjonsdeling til funksjonelt mangfold⁴

Da Oslo bygde ut sitt T-banenett på 60-tallet skjedde dette parallelt med utbygging av drabantbyer i øst. Utbyggingen var svar på et akutt boligbehov etter krigen. Offentlig infrastruktur skulle dekke behovet for å forflytte seg mellom de nye boligbyene i byens utkant og arbeidsplassene i sentrum.

⁴ Teksten er hentet fra *Flerkjerneutvikling, Om strategier for byutvikling rundt større knutepunkt i Oslo*, Oslo kommune 2004

Nye planidealer preget den nøye planlagte utbyggingen. Boliger skulle av helseforebyggende årsaker ligge i det grønne, lyst og luftig og med kort vei til marka. Handel og service ble lokalisert til lokalsentre ved T-banestasjonene, med bilfrie torg som de nye møteplassene. Veier og gater ble spesialisert og inngikk i et hierarkisk system der gangtrafikk i størst mulig grad ble forsøkt atskilt fra biltrafikken. Forurensende og støyende industri ble i stor grad flyttet til egne industriområder som eksempelvis til dalbunnen i Groruddalen. Sentrum fikk rollen som handelsentrum og arena for finans, forvaltning, spesialforretninger og fornøyelser. Høyere utdanning og forskning ble lokalisert til egne områder som Blindern, Kjeller, Ås osv.

Den gjennomgripende funksjonsdelingen med spesialiserte soner satte sitt preg på den nye, moderne byen. Dette var et klart brudd med den tradisjonelle byen, som i denne tiden ble sett på som representant for dårlige levekår, trangboddhet, helseproblemer, støy, forurensning og trafikalt kaos.



Figur 2.1 Til venstre ovenfra og ned: Lambertseter senter; Boligblokk i skogen på Ammerud (begge fra "Housing in Oslo", 1971); Bilgate fra "Dagens og fremtidens by", R. H. Hetland 1943). Til høyre: skisse av det sektoriserede samfunn (fra "Stadens renässans", J. Söderlind, 1998)

Drabantbyenes mangel på variasjon og funksjonsblanding er i dag til revurdering. Den ensidige bruken og atskillelse mellom ulike funksjoner ga få muligheter for ringvirkninger mellom ulike funksjoner og begrensede valgmuligheter i nærmiljøet. Nye idealer om å reetablere den tradisjonelle byens kvaliteter med hensyn på mer variert bruk, tilsier større tetthet, større bredde på nærings-, service- og boligtilbudet, i tillegg til nye tilbud innen kultur og rekreasjon. Et funksjonelt mangfold både innen handel, service, rekreasjon, kultur og boliger vil kunne supplere sentrumskjernens tilbud og over tid utvikle seg til et alternativ til sentrum. Sammenlagt og ulik bruk, samt større spennvidde i tilbudene, gir byliv og aktivitet over større deler av døgnet, og mer opplevelsrike og komplette bymiljøer.



Boligutvikling i stasjonsnære områder⁵

Bymessig fortetting i stasjonsnære områder, kombinert med effektiv og bærekraftig kollektiv infrastruktur er et overordnet mål i Oslo.

Rapporten skal danne en del av beslutningsgrunnlaget for kommunens strategi for utvikling av byens stasjonsnære områder. Utviklingspotensial, arealdisponering og utnyttelse er belyst. Problemstillinger, utredningsbehov, videre planprosess og gjennomføring er omtalt.

Rapporten om boligutvikling i stasjonsnære områder skal, sammen med utredningen Flerkjerneutvikling: Om strategier for byutvikling rundt større knutepunkt i Oslo, fortettingsstrategier og løpende planlegging, bygge opp under en bærekraftig arealutvikling i Oslo.

Dokumentet er ikke en plan, men en videreføring av KP 2004 og et mellomledd mellom denne og påfølgende mulighetsanalyser og detaljplaner.

Definisjon stasjonsnære områder:

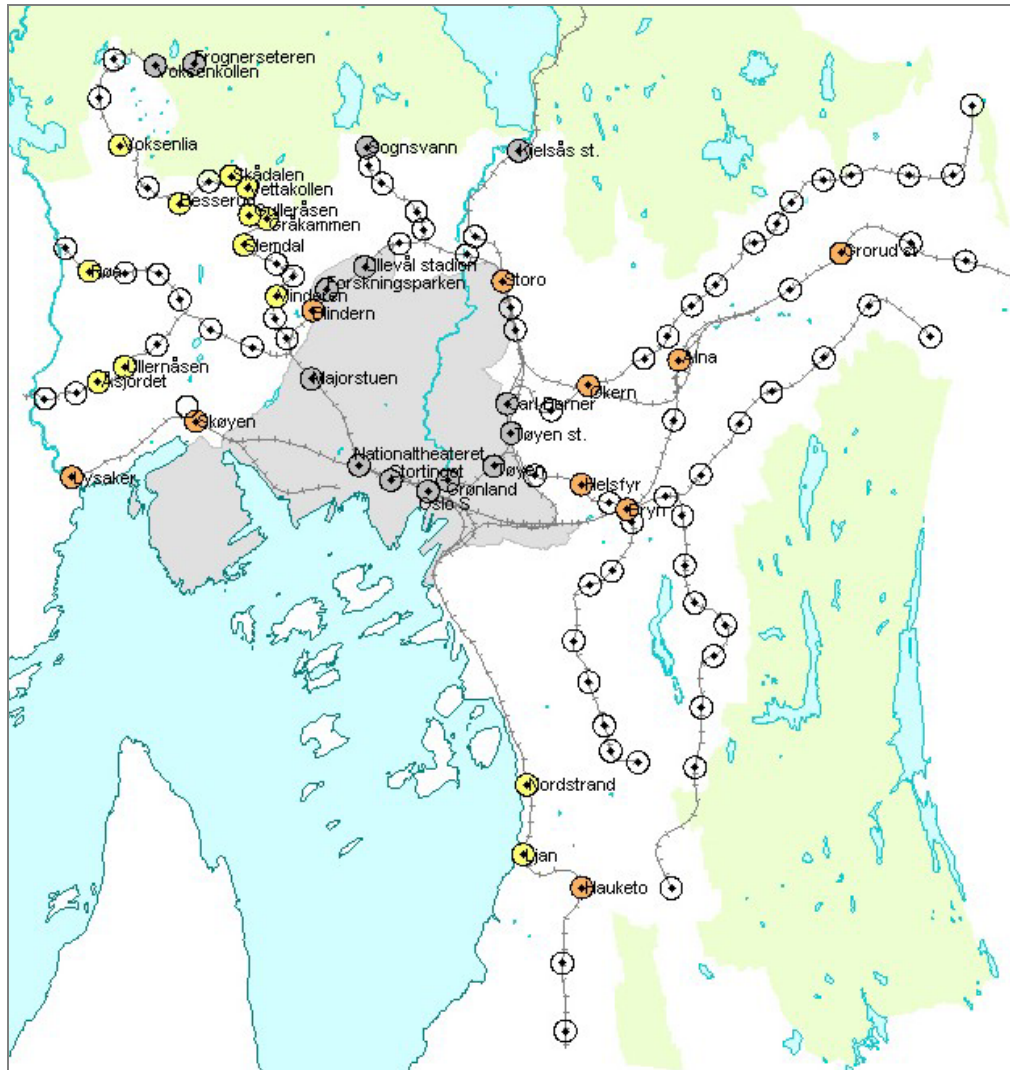
Et stasjonsnært område er et område innenfor en radius på 500 meter fra en stasjon langs jernbane eller T-banenettet som er egnet for stedsutvikling med et betydelig antall boliger og høy arealutnyttelse.

Stasjonenes nedslagsfelt er vurdert for å kartlegge arealpotensial egnet for boliger. I oppgaven forutsettes at en bare tar med "arealer av en viss størrelse". En har valgt å tolke "arealer av en viss størrelse" til at de vurderte stasjonsnære områdene bør ha et arealpotensial for minimum 50 boligenheter i sammenhengende bebyggelse.

Arealpotensial kan være ubebygde arealer som kan bebygges med boligbebyggelse, lavt utnyttede arealer som kan fortettes med boligbygging, eller bebygde områder som kan tenkes transformert til boligformål. Områder som fremstår som enhetlige og sammenhengende småhusområder ansees på grunn av sammensatt og småmasket eier- og eiendomsstruktur for å være lite egnet for utvikling som stasjonsnære områder. I oppgaven brukes begrepet "realistiske utbyggingsområder". Med dette menes i denne rapporten områder der det er en reell mulighet for at en utbygging kan gjennomføres innen overskuelig tid.

I stasjonsnære områder som utvikles med et høyt antall boliger, kan det i noen situasjoner være aktuelt å kunne tilby et visst handels- og servicetilbud, samt sosial infrastruktur og møteplasser. Det bør finnes, eller kunne utvikles, samlende byrom som knytter utviklingen til stasjonen. Stasjonene er derfor vurdert i forhold til om det finnes, eller er potensial for å oppnå en slik utvikling av stasjonsområdet som sted.

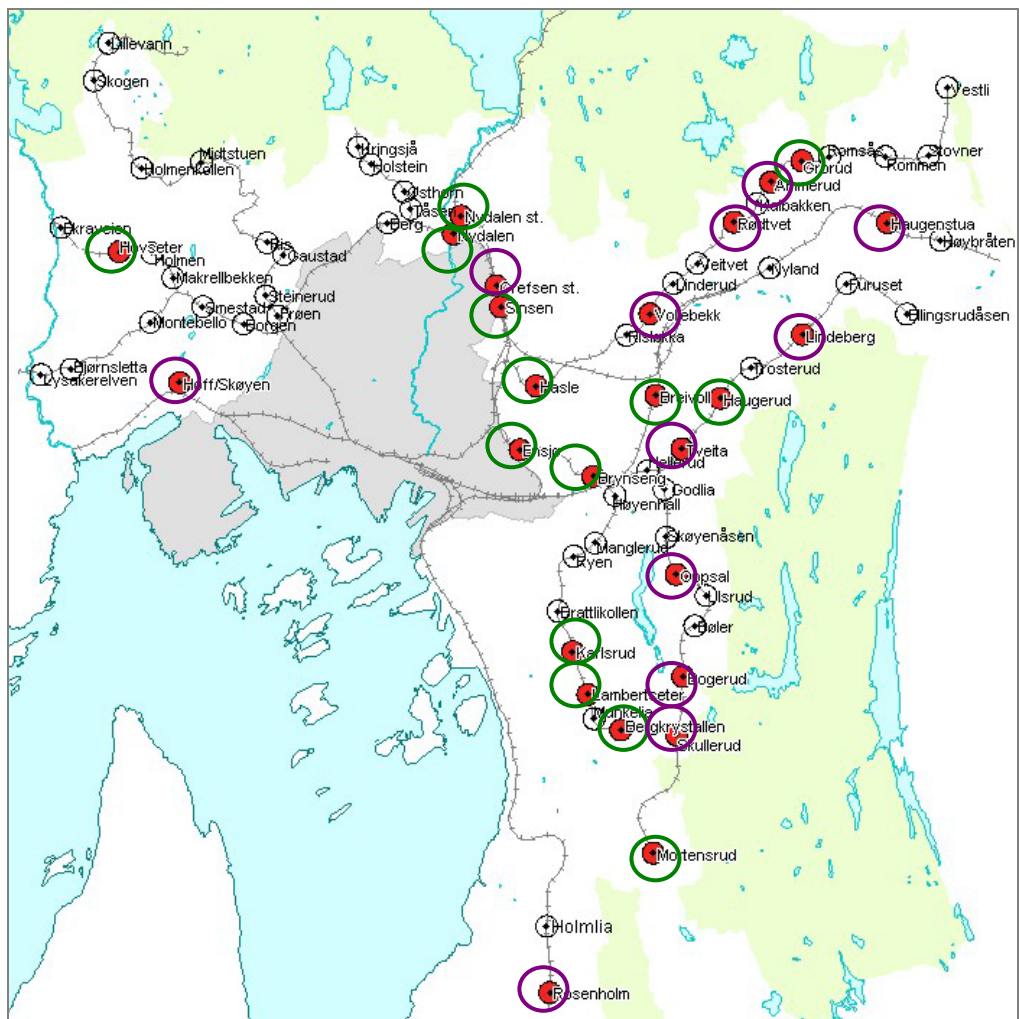
⁵ Teksten er hentet fra *Boligutvikling i stasjonsnære områder i Oslo*, Oslo kommune 2006



Figur 2.2 Stasjoner som ikke vurderes nærmere i rapporten:

- Stasjonsområder hvor deler av nedslagsfeltet ligger i Marka, eller i indre by
- Stasjonsområder som er definert som knutepunkt i KP 2004
- Stasjonsområder langs t-bane- og jernbanenettet som omfattes av fortetningskategori 1, dvs steder egnet for bymessig utvikling eller kategori 2, dvs områder underlagt særlige hensyn til landskaps- og vegetasjonsvern.

Kategoriene 3 - boligområder med bevaringsverdi og 4 - generelle småhusområder er ikke medtatt



Figur 2.3 Utviklingspotensial vurderes i følgende stasjonsnære områder:

- Stasjonsområder med arealpotensial egnet for boligutvikling i stasjonsnære områder.
- Stasjonsområder med mindre potensial for ny boligutvikling som ikke er vurdert for ytterligere utvikling.
- Stasjonsnære områder med potensial og ulike typer planberedskap
- Stasjonsnære områder med potensial og behov for ny vurdering

Ammerud	Transformasjon av industriområde + mulig lokkprosjekt tema-ark
Bogerud	Lavt utnyttet areal foran blokker
Grefsen st.	Nordre Åsen. Restområder vest og syd for Grefsen stasjonsby
Haugenstua	Senter og område rundt
Hoff /Skøyen	Hoff trikkeholdeplass. Ubebygget areal i Harbitzalleen
Lindeberg	Senter, potensial for høyere utnyttelse
Oppsal	Parkeringsareal syd for senter kan bebygges
Rosenholm	Stor innfartsparkeringsplass, lite utnyttet
Rødtvet	Ubebygdt/bebygdt næringsareal
Skullerud	Hel/delvis transformasjon av næringsareal m/store p- flater
Tveita	Transformasjon av lavt utnyttet næringsområde
Vollebekk	Transformasjon og stort ubebygget sentralt areal

Som eksempel vises utdrag av tema-ark for Ammerud:



1. Beliggenhet

Ammerud ligger nordvest i Groruddalen. Nedslagsfeltet med radius på 500 meter tar utgangspunkt i Ammerud stasjon på Grorudbanen, linje 5, Vestli.

2. Stasjon

Stasjonen ligger i dagen ved tunnelutløp med god tilgjengelighet. Stasjonen, som ligger nedsenket i dobbel skjæring, ligger fysisk til rette for overbygging. Stasjonen ligger noe isolert uten direkte sammenheng med de nærmeste omgivelsene. En utfordring vil være å integrere stasjonen i en ny stedsdannelse.



3. Arealvurdering

Aktuelle områder som kan vurderes til ombygging, fortetting eller transformasjon (skravert) er:

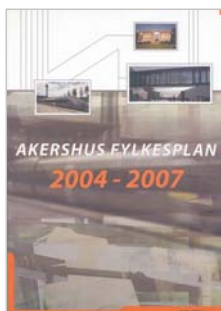
Området nord for stasjonen med bygg som huser bydelsfunksjoner, og næringseiendom ved kirken på høyden vest for stasjonen. Områder med småhus langs og nordvest for Trondheimsveien.



Arealer mellom t-banelinjen og Trondheimsveien mot Alnaelven kan ligge til rette for boliger i kombinasjon med andre funksjoner. Disse områdene har sentral beliggenhet og ligger i nærheten av hverandre, og kan sammen med utvikling av noe handel og service utgjøre en samlet og flerfunksjonell utvikling mot t-banestasjonen. Bebyggelsen i området er svært variert i målestokk, og rommer noen av Oslos lengste og høyeste boligbygg.

Dette og flere av de andre områdene ligger inntil høytrafikkerte vegger og gater som Statens vegvesen har ansvar for. Staten bør derfor ha en aktiv rolle i byutviklingen i knutepunktene og bidra til at de utvikles til å bli attraktive og gode lokalsentre.

2.6 MÅL FOR AKERSHUS



FYLKESPLAN AKERSHUS 2004-2009

Fylkesplanen trekker opp langsiktige utviklingsmål og strategier for hovedstadsregionen. Planen ble opprinnelig vedtatt i 2003, men er senere vedtatt forlenget ut 2009. Målene og strategiene skal være førende for de ulike regionale aktørers prioriteringer av ressursbruken og danne grunnlag for felles satsninger. Et av planens hovedtema er arealbruk og transport:

"Arealbruk og transportsystemet i hovedstadsområdet skal utvikles slik at det fremmer samfunnsøkonomisk effektiv ressursutnyttelse, med miljømessige gode løsninger, trygge lokalsamfunn, god trafiksikkerhet og effektiv trafikkavvikling for befolkning og næringsliv, i en bærekraftig retning"

I tillegg legger fylkesplanen stor vekt på en arealstrategi som skal bygge opp under fortetting av boliger og arbeidsplasser til eksisterende områder i tilknytning til regionsentre, kommunesentre og andre viktige knutepunkt på det eksisterende kollektivnettet.

Utfordringer for arealstrategien i Akershus⁶:

- *Et mer konsentrert utbyggingsmønster er en utfordring for kommunene. Å bygge mer bymessig i de fire regionale handelssentrene i Akershus og i andre kommunesentre kan bidra til å styrke urbane kvaliteter, identitet og tilbud i disse sentrene, og det kan demme opp mot tiltrekningskraften fra Oslo og skape en bedre regional balanse.*
- *Konsentrert arealutvikling med klare grenser for byggesonene vil også være viktig for å bevare de store, sammenhengende landbruksområdene, kultur- landskapet for øvrig og natur- og friluftsområdene.*
- *Konsentrert tettstedsutvikling krever et tett og forpliktende samarbeid mellom kommune, grunneier og eiendomsutviklere og stat.*

KOMMUNEPLANER I AKERSHUS

Det er ikke sett nærmere på kommuneplanene i Akershus. Eventuelle studier av konkrete geografiske områder vil bli lagt til fase 2 i arbeidet med veg- og gatenettstrategien.

⁶ Akershus fylkesplan 2004-2007, kapittel 3.9.

KAPITTELSAMMENDRAG

Gap mellom visjoner og virkelighet

Stortingsmeldinger, deriblant Nasjonal Transportplan, og ulike typer handlingsplaner er entydige på at det å begrense biltrafikk i byene er nødvendig samtidig som kollektivtrafikk, sykkel- og gangtrafikk skal prioriteres.

Utbygging av ny transportinfrastruktur, som er nødvendig for å realisere de riks-politiske visjonene om redusert biltrafikk i byer, er svært kostnadskreven og forutsetter langsiktig planlegging og finansiering. I dagens politiske hverdag med til dels skiftende visjoner og prioriteringer, er det å planlegge langsiktig areal- og transportutvikling i byer en stor utfordring.

Å bygge veger i by på bilens og fremkommelighetens premisser har vært idealet fra 1960 og fram til i dag. Men planlegging i by fordrer en helt annen faglig tilnærming for urbane transportårer for bil enn vegplanlegging. Det modernistiske byidealet representerte et paradigmeskifte i hvordan man planla byen og dens transportsystemer. Gaten, hvis utforming gjennom århundrer hadde tatt utgangspunkt i fysisk form og funksjonelle forhold som for eksempel handel, kulturtilbud og sosialt liv, ble forlatt som begrep og erstattet med den urbane motorvegen som forbant den funksjonsdelte byens ulike aktivitetsarenaer. Konsekvensen ble det man senere har betegnet som den oppløste by, "the urban sprawl".

Klimautfordringene krever en endring i areal- og transportpolitikken som kan gi redusert biltrafikk. Dette vil dessuten være positivt for bymiljøet som er ved å nå og delvis overskride en tålegrense med hensyn til belastningene fra den stadig voksende biltrafikken.

Stor forventet vekst i befolkning og arbeidsplasser

Nye boliger og arbeidsplasser skal etableres i tilknytning til kommunikasjonsknutepunkt. Etaten bør derfor ha en aktiv rolle i byutviklingen i og bidra til at knutepunktene utvikles til å bli attraktive og gode lokalsentre.

Ny regional "superstruktur" i konflikt med eksisterende byområder

Den historiske utviklingen av Oslos bylandskap kan beskrives som historiske lag som utgjør konsentriske vekstringer produsert i ulike byutviklingsperioder. Med unntak av sentrumsområdet har det for hver vekstperiode vært svært få fysiske endringer i de eksisterende områdene etter at hovedstrukturen var etablert.

Byutviklingen i nyere tid (etter 1985) endrer imidlertid dette. Overordnede utviklingstrekk knyttet til regional vekst, urbanisering og regional spesialisering gir seg utslag i at byområdene endrer funksjon og rolle. Med økende spesialisering og økende mobilitet, øker også trafikken mellom dem. Infrastrukturen moderniseres for å knytte byområder sammen til å bli del av velfungerende regioner, noe som fører til at det overordnede trafikksystemet blir stadig mindre integrert.

Den regionale byutviklingen gir seg utslag i sterk utvikling i næringskorridorer og knutepunkter. Dette fører til transformasjon og forårsaker konflikter der en ny regional "superstruktur" møter den lokale strukturen i de eksisterende byområdene. Mange av problemstillingene rundt høytrafikkerte bygater har sammenheng med dette problemkomplekset.

I områdene som er bygget ut etter annen verdenskrig er bebyggelsesstrukturen planlagt etter et sonedelingsprinsipp (det skilles mellom boligområder, næringsområder, og servicesentra) med et strengt hierarkisk og segregert vegsystem. Områdene mangler derfor funksjonsintegrerte, bymessige gater. Denne bystrukturen forutsetter større mobilitet enn de tidligere bysonene. Økt trafikkvolum og strengere krav til sikkerhet har forsterket segregeringen. Interne forbindelsesveger er ofte brutt på grunn av det overordnede vegnettet.

I områdene langs hovedvegnettet genereres virksomheter som blir en del av den overordnede "superstrukturen". Regional varehandel rettes mot et stort regionalt publikum, med stadig sterkere spesialisering som viktig konkurransefortrinn. Samtidig svekker dette bydelssentraenes betydning som offentlige sosiale rom. Tilgjengeligheten til andre og mer attraktive handels- og servicetilbud blir stadig bedre ved utbygging av det regionale vegsystemet. Økt trafikk og økt segregering av det regionale vegsystemet fører til nye barrierer i det lokale vegnettet. De lokale bydelssentraene og nabolagssentraene blir mer isolert og taper i den regionale konkurransen ved at de blir tappet for funksjoner.

Barn, unge og eldre

Hensynet til barn og unge forsvinner lett mellom andre interesser. Økende trafikk og fortetting med færre og trangere utearealer er utfordringer for oppvekst- og nærmiljøet både i eksisterende og nye byutviklingsområder. Trafikk legger også restriksjoner på barnas aktiviteter siden de ikke kan bevege seg hvor de ønsker.

Satsing på et godt tilbud for gående, syklende og kollektivreisende er en satsing på alle grupper i samfunnet, da dette i stor utstrekning kan utføres av alle. Vegutbygging favoriserer i stor grad de som disponerer bil mens store samfunnsgrupper som barn, unge, eldre, samt personer som ikke eier eller til enhver tid disponerer bil, har langt dårligere transporttilbud.

Statens vegvesens rolle i byplanleggingen

Sektoransvaret i Statens vegvesen omfatter mange fagområder (blant annet sykkel, kollektivtrafikk og gangtrafikk) og etaten har derfor et samfunnsansvar som strekker seg langt utover veggrensene.

Samferdselsprosjekter generelt blir som regel initiert av behovet for økt framkommelighet, bedre trafiksikkerhet eller skjerming mot støy. Stedskvalitet tillegges varierende vekt i planleggingen, men er best ivaretatt der det er utarbeidet overordnede planer basert på klare målprioriteringer og analyser av stedlige forhold. Ved mangel av overordnet strategi er det en tendens til at stedskvalitet ikke integreres i hovedgrepet, men "ivaretas" gjennom avbøtende tiltak.

I henhold til rikspolitiske retningslinjer som samordnet arealbruk og transport skal transportløsninger vurderes mot arealbruk for å bidra til bedre samfunnsøkonomisk ressursutnyttelse, samtidig som det skal legges til rette for gode miljømessige løsninger og redusert transportomfang og miljøutslipp.

Planlegging i byområder er komplisert og krever et aktivt engasjement fra deltakerne i prosessen for å sikre en best mulig utvikling. Sterk vekst både i befolkning og arbeidsplasser gjør at det er særlig behov for å avklare premissene for arealutviklingen. Fortetting i knutepunkter krever løsninger og samhandling på tvers av forvaltningsnivåer og mellom det offentlige og private.

Statens vegvesen behandler alle kommune-/kommunedelplaner, regulerings- og bebyggelsesplaner som har, eller kan ha, innvirkning på våre ansvarsområder. Gjennom planforvaltning har derfor etaten stor mulighet til å påvirke stedsutviklingen på flere områder – både overordnet og mer lokalt. Fastsettelse av byggegrenser, allokering og krav til utforming av gang- og sykkelveganlegg, støyskjerming med mer har stor betydning for lokal stedskvalitet.

3.1 GAP MELLOM VISJONER OG VIRKELIGHET

Stortingsmeldinger, for eksempel NTP, og ulike typer handlingsplaner er entydige på at det å begrense biltrafikk i byene er nødvendig samtidig som kollektivtrafikk, sykkel- og gangtrafikk skal prioriteres. Det er også et mål at byer og tettsteder skal utvikles slik at miljø, livskvalitet og helse fremmes, blant annet gjennom god stedsutforming.

Utbygging av ny transportinfrastruktur, som er nødvendig for å realisere de riks-politiske visjonene om redusert biltrafikk i byer, er svært kostnadskreven og forutsetter langsiktig planlegging og finansiering. I dagens politiske hverdag med til dels skiftende visjoner og prioriteringer, er det å planlegge langsiktig areal- og transportutvikling i byer en stor utfordring.

Å bygge veger i by på bilens og fremkommelighetens premisser har vært idealet i Statens vegvesen fra 1960 og frem til i dag. Gatebegrepet reintrodusert i veg-normalen av 1993 og miljøgateprosjektene på 1990-tallet hadde som formål å introdusere steds-kvalitet som utformingspremiss for urbane transportåre.

Gateplanlegging fordrer en helt annen faglig tilnærming til utformingspremiss for urbane transportåre for bil enn vegplanlegging. Krav til stedlig tilpasning i urbane strøk er helt andre enn i rurale strøk der tradisjonelle utformingspremiss for alle typer transportåre er hentet fra. Stedlige tilpasning i by innebærer at fysisk form og byens funksjoner vektlegges på lik linje med framkommelighet og trafikk-sikkerhet som utformingspremiss for veger og gater. Med fysisk form menes alt fra overordnede bystrukturer til lokale fysiske særtrekk. Med funksjoner menes i tillegg til transport, handel, kultur og byliv og delfunksjoner som er tilknyttet disse.

Trafikkprognoser er en viktig premiss for transportplanleggingen. Siden 1960-tallet og frem til i dag har trafikkprognosene konkludert med en økt biltrafikk i byene. Vi planlegger som regel for å møte prognosene, istedenfor å bruke dem som en indikasjon for å oppnå en mer ønsket utvikling om redusert bilbruk.

FRAGMENTERT OG KORTSIKTIG PLANLEGGINGSSTRATEGI

Statens vegvesen ga ca 2000 Sverre Knudsen og Knut Boge i oppdrag å skrive om norsk vegpolitikk etter 1960. Boka kom ut i 2005 under tittelen: *Norsk vegpolitikk etter 1960 – stykkevis og delt?* "Stykkevis og delt" er også en god karakteristikk på vegetatens planleggingsstrategi etter 1960 og frem til i dag. Det gjelder både i rurale og i urbane strøk. Gjeldende NTP, som til dels er en portefølje for vedtatte vegprosjekter frem til 2019, følger samme strategi der veganlegg utbedres fragmentert over korte avstander fremfor å se spesifikke anlegg helhetlig. Denne planleggingsstrategien er lite egnet til å møte dagens overordnede planleggings-målsettinger, som for eksempel å overføre bytransport fra privatbil til alternative transportformer.

Til tross for at mange vegprosjekter planlegges over lang tid (opp til flere tiår), så er det å etablere bytiltak som har en lang tidshorisont, vanskelig i dagens politiske og forvaltningsmessige hverdag. Dette er et problem da mange overordnede planleggingsmålsettinger fordrer langsiktige løsninger.

3.2 PLANLEGGINGSHISTORIEN

Byenes vekst ved industrialiseringen utløste endrede byutviklingsstrategier

Planleggingshistorien for gater sammenfaller med byplanleggingens historie. Gatene har gjennom årtusener utviklet seg med utgangspunkt i stadig endrede

funksjonelle, økonomiske og politiske forutsetninger samt skiftende byformings- og planleggingsideologier. De europeiske byene hadde relativt liten vekst og utvikling frem til midten på 1800-tallet da industrialismen resulterte i omfattende urbanisering. Det førte til en utvikling der storbyenes opprinnelige infrastruktur ikke maktet å tilpasse seg den store byveksten. Resultatet var stor sosial nød blant befolkningen og krav om endrede byutviklingsstrategier. Dette utløste det modernistiske byidealet.

Det modernistiske byidealet har ført til byspredning og stedtap

Det modernistiske byidealet representerte et paradigmeskifte i hvordan man planla byen og dens transportsystemer. Gaten, hvis utforming gjennom århundrer hadde tatt utgangspunkt i fysisk form og funksjonelle forhold som for eksempel handel, kulturtilbud og sosialt liv, ble forlatt som begrep og erstattet med den urbane motorvegen som forbant den funksjonsdelte byens ulike aktivitetsarenaer. Konsekvensen ble det man senere har betegnet som den oppløste by, "the urban sprawl". I Norge utløste dette drabantbyene, med Lambertseter i Oslo fra 1950 som foregangsprosjekt. Den nye modernistiske byen manglet det fysiske, funksjonelle og sosiale mangfoldet som den historiske byen hadde utviklet gjennom århundrer. Arkitekthistorikeren Christian Norberg-Schultz betegner dette fenomenet som "stedstapet".

HVORDAN HAR VI PLANLAGT?

Med bilen ble den tradisjonelle gaten erstattet av den urbane motorvegen

Bilen og T-banen realiserte det modernistiske byidealet. Den tradisjonelle gaten ble erstattet av den urbane motorvegen som hadde to utformingspremissar: fremkommelighet for bil og trafiksikkerhet. Det var innenfor denne planleggings-tradisjonen bilen ble frigitt i Norge i 1960. Prognosene fra den gang tilsa en eksplosiv økning i bilparken og planleggerne sto ovenfor en enorm utfordring i å løse den forventede trafikkveksten, spesielt i byene. Svaret var en tilnærmet ubegrenset planleggingsoptimisme og en ensidig tro på at man kunne bygge seg ut av problemene.

Bilbasert transportplanlegging har i stor grad vært knyttet til nyttekostnadsanalyser og prognoser om en kontinuerlig økning i biltrafikken. Fysisk form (omgivelser) eller byens funksjonelle og sosiale egenart har ikke blitt ilagt tilstrekkelig vekt som utformingspremiss. Dette til tross for at vegnormalen av 1998 reintroduserte gaten og dens fysiske og funksjonelle karakteristika som planleggingskategori og flere FoU-prosjekter, som for eksempel "Miljøgateprosjektet" og "Byens liv-prosjektet", søkte å introdusere stedlige forhold som primære premisser i planlegging og prosjektering av urbane transportårer.

Klimaufordringene krever endring i areal- og transportpolitikken

I dag står man nasjonalt og internasjonalt overfor en enorm utfordring med å redusere utslipp av klimagasser. Skal Norge oppfylle sine vedtatte forpliktelser, kreves det blant annet drastiske endringer innen byenes areal- og transport-utvikling ved at biltrafikk overføres til andre transportformer som kollektivtransport, sykkel og gange.

Byene tåler ikke lenger belastningen fra bilene

Et annet og viktig argument for redusert biltrafikk er at byene ikke lenger tåler den store belastningen som den stadig voksende bilparken representerer. Det blir simpelthen for mange biler på et begrenset areal. Vi står dermed ovenfor et nytt paradigmeskifte i hvordan vi planlegger byene våre; også denne gangen med utgangspunkt i bilen, men med motsatt utgangspunkt.

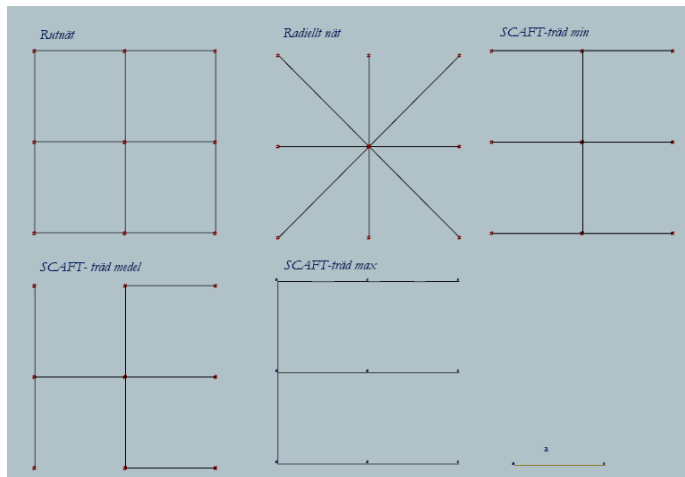
BOLIGOMRÅDER/ENKLAVER

Det er særlig ett sett planleggingsprinsipper som med stor kraft har gjort seg gjeldende i norsk arealplanlegging etter slutten av 1960-tallet:

SCAFT (Stadsbyggnad Chalmers Arbetsgruppen för Forskning om Trafiksikkerhet) utarbeidet i årene 1961-67 planleggingsprinsipper som ble gitt ut av den svenske Statens planverk og Statens vägverk som *SCAFT 1968 Riktlinjer för stadsplanering med hänsyn til trafiksikkerhet*.

I en doktoravhandling av Anders Hagson ved ved Chalmers Tekniske Högskola, ble det gjennomført en studie av SCAFT 1968⁷.

SCAFT-prinsippene har bakgrunn i modernismens byplanleggingsteori. Det engelske hagebyidealet, den amerikanske City Beautiful-konseptet ble helt forlatt til fordel for en ny planleggingsteori ansporet av Le Corbusiers tanke om at "A city made for speed is made for success". En logisk slutning av dette var at en by ikke bør bygges med gater som har blandet trafikk eller fortau, bygningskvartaler med blandede funksjoner, torg eller plasser, men med et differensiert vegnett, funksjonsdelt arealbruk der forretningsområder, boligområder, industriområder og rekreasjonsområder er forbundet med helt separate gangveger.



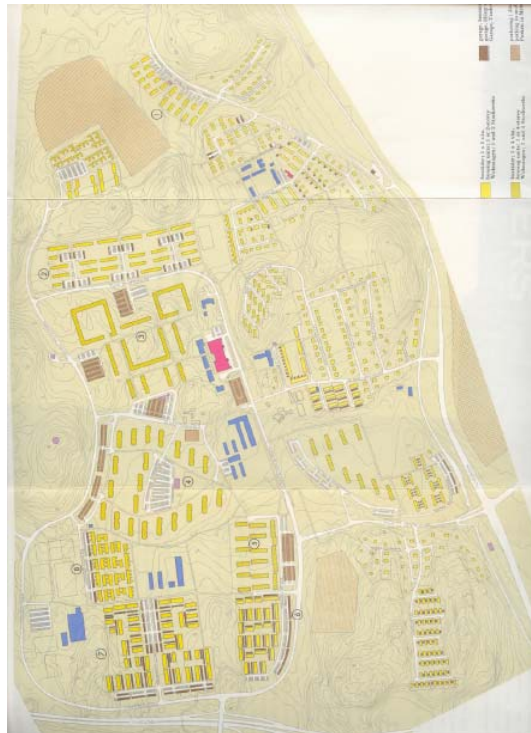
Figur 3.1 Rutenett, radielt nett og ulike varianter av SCAFT-tre. Kilde Anders Hagson

⁷ *Stads- og trafikplaneringens paradigme – En studie av SCAFT 1968 dess förebilder och efterföljare*. Anders Hagson Chalmers Tekniske Högskola

I doktoravhandlingen pekes det på flere vrangforestillinger knyttet til denne måten å planlegge på der trafikknettet er utformet som et trenett (tre med greiner). En av de mest utbredte gjelder avstander/transportarbeid. Avhandlingen konkluderer med at:

Sammenlignet med tradisjonelt rutenett, fører trafikknnett i trestruktur til økte avstander og dermed økte transporter – ikke til det påstått motsatte.

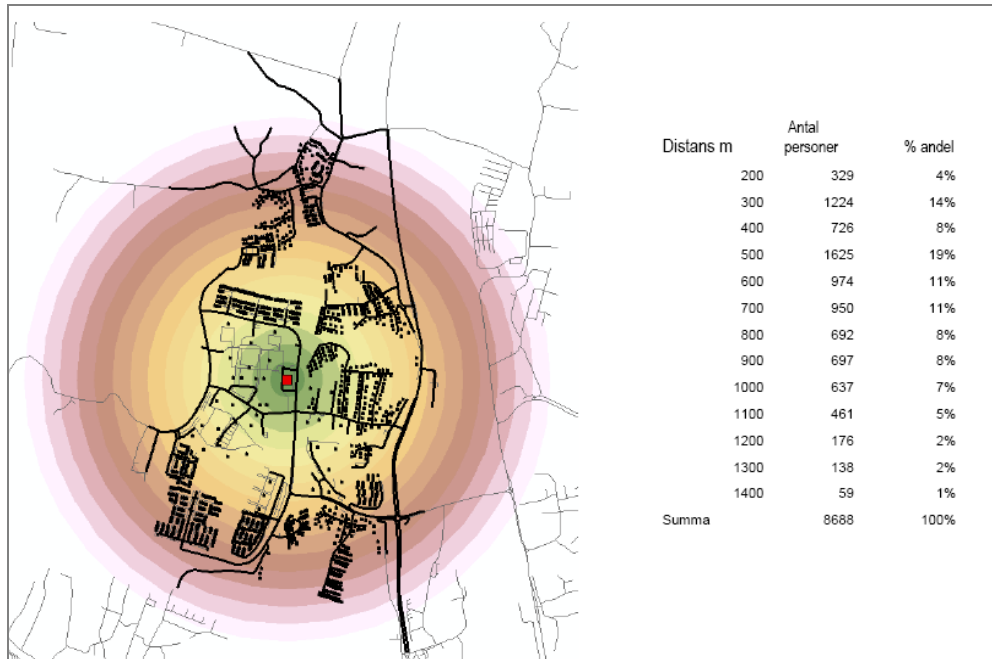
I senere studier ble det sett nærmere på hvordan dette artet seg for bydelen Tuva nord i Gøteborg. Forretningsbebyggelse er lagt i sentrum av området. Bakgrunnen for studiene var at forretningene slet med dårlig kundetilstrømning tross "sentral" beliggenhet. Figurene under viser typisk plan og områdetets størrelse i forhold til Gøteborg sentrum samt et kart som viser hvor mange som bor i ulike avstander fra senterbebyggelsen.



Figur 3.2 Boligområdet Tuve i Gøteborg er utformet etter "trenettsprinsippet", hus i parkmessige omgivelser og senterbebyggelse med service og butikker. Kilde Anders Hagson



Figur 3.3 Boligområdet Tuva plassert i kartet over Gøteborg sentrum. Tuva har i underkant av 9000 innbyggere, mens det bor ca 40- 50 000 personer på samme areal i sentrum. Kilde Anders Hagson

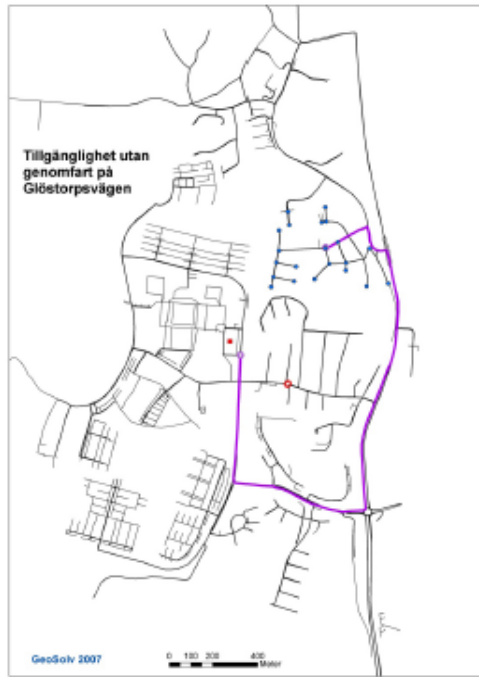


Figur 3.4 Befolkning innenfor ulike avstander fra Tuva sentrum. Ca 45 % bor innenfor en avstand av 500 m. Ca 90 % bor innenfor 1 km fra sentrum. Kilde Anders Hagson

Nedenstående skisse viser vegnettet i bydelen. De røde områdene markerer blindveger og utgjør 65 prosent av det totale nettverket.



Figur 3.5. 65 prosent av gatene i Tuve er blindveger. Kilde Anders Hagson



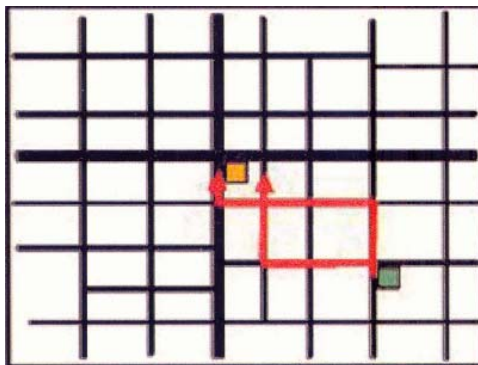
Figur 3.6 Planlegging med blindveier gir lange kjøreavstander. Avstanden fra bolig til sentrum, markert med lilla, er 2,8 km.



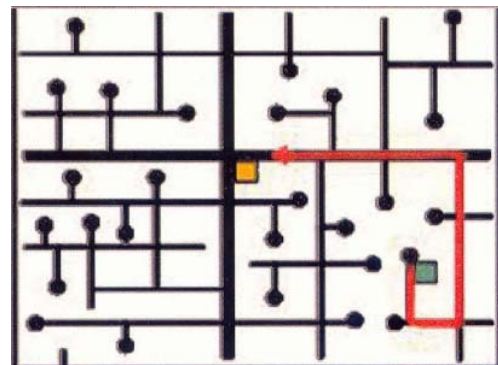
Figur 3.7 Etablering av ny gate strekninger vil gi bedre tilgjengelighet. Avstanden fra bolig til sentrum er nå redusert til 700 m mot 2,8 km i situasjonen til venstre.

Kartet til over til venstre illustrerer hvordan og hvor langt man må kjøre fra en av boligene for å komme inn til sentrumsbebyggelsen: – boligveg, ut på samleveg, via rundkjøring og adkomstveg. Manglende kundeoppslutning kan tyde på at mange da heller velger å kjøre forbi og handle annetsteds. Kartet til høyre viser mulig supplerings av vegnettet. Som det går fram av skissen er den alternative ruten vesentlig kortere, rundt en fjerdedel av den til venstre.

Skissen under viser rutenettets fleksibilitet sammenlignet med trenettet. Rutenett gir mulighet for å velge alternative ruter, men trenettprinsippet gir få eller ingen alternativer.



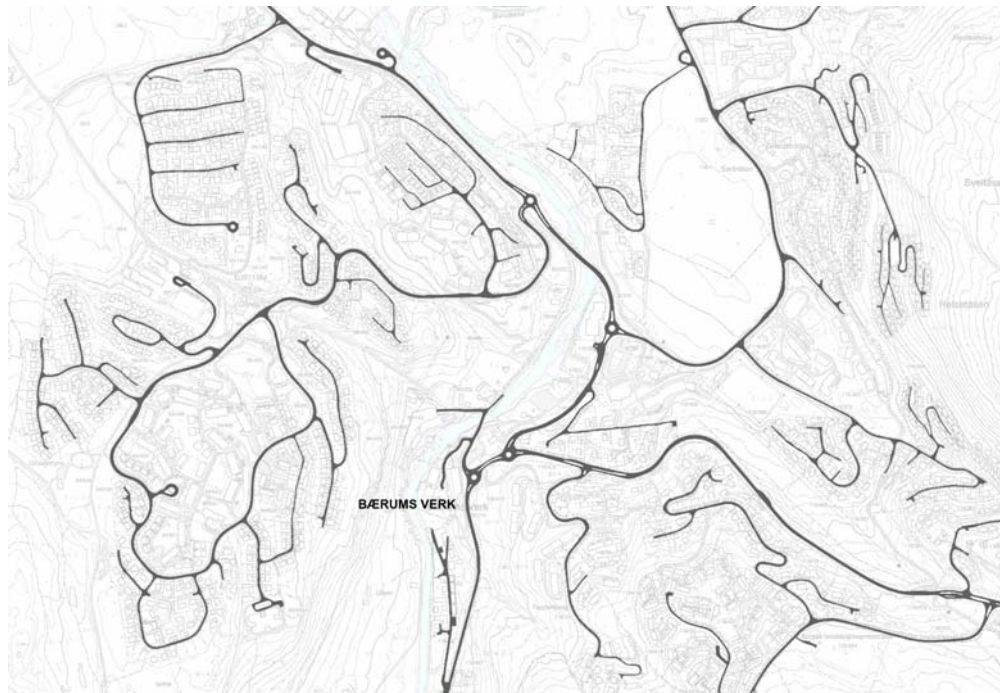
Figur 3.8 Tradisjonelt gatenett gir mange alternative ruter. Kilde Anders Hagson



Figur 3.9 "Treprinsippet" gir ingen eller få alternative ruter. Kilde Anders Hagson

Foruten å bidra til lange kjøreveger, resulterer ofte dette planleggingsprinsippet i dårligere forhold for gående ved at vegen legges i lange slynger og på en måte som gir dårlig oversikt over alternative gangtraseer. Det vises for øvrig til kapittel 4.7 – Planlegging for gående.

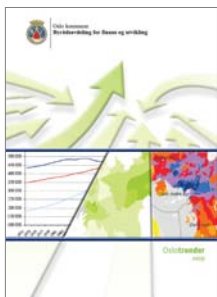
Samme type planlegging er gjennomgående i Norge, illustrert under ved bebyggelsen i Bærums verk.



Figur 3.10 Kjøreveier i Bærums verk. Området har til dels et godt gangvegnett i tillegg, men strukturen er ikke lett lesbar når en ferdes i terrenget.

I utlandet går man flere steder vekk fra den måten å planlegge på. I strategier for å fremme gange legges det stor vekt på "connectivity" – at alle typer områder skal være mest mulig effektivt forbundet med hverandre i en lett fattbar struktur.

3.3 BEFOLKNING – AREAL – NÆRING – TRANSPORT⁸



Bosetningsmønsteret sentraliseres

I Norge har bosetningsmønsteret i lang tid vist en sentraliserende tendens, og for Oslo og Akershus har dette medført en sterk vekst. Ved forrige årsskifte var det ca 1,1 mill innbyggere i de to fylkene, mot i overkant av 800 000 for 30 år siden. Veksten har kommet som et resultat av både stor tilflytting og økning i antall fødsler. Innvandrerbefolkningen utgjør nå 26 og 12 prosent av befolkningen i henholdsvis Oslo og Akershus. I 1986 var de tilsvarende tallene 9 og 4 prosent. Bosetningsmønsteret viser en stor grad av etnisk segregasjon, der Oslo ytre øst og ytre sør har en stor andel ikke-vestlige innvandrere.

Ulike preferanser i ulike livsfaser

Et tydelig trekk ved flyttemønsteret i regionen kommer av at man i ulike livsfaser har ulike preferanser for bosted og boligtype. Mange velger å flytte til Akershus etter å ha fått barn, og i Oslo er de mest aktive utflytterne i 30-årene, samt i barnehagealder. De mest aktive innflytterne er i tidlig 20-årene, det vil si nyetablerte.

Fortsatt stor befolkningsvekst i regionen

Befolkningsfremskrivningen mot 2030 baserer seg på fortsatt sterk vekst etter tilsvarende mønster vi har sett de siste årene, og hovedalternativet i prognosen forteller om en økning på 380 000 innbyggere i hele regionen. Disse vil fordele seg relativt likt mellom de to fylkene. For Oslo vil veksten hovedsakelig komme i indre og ytre øst. I Akershus er fordelingen jevnere, men med en hovedvekt på Romerike.

Boliger og arbeidsplasser skal lokaliseres til knutepunkter

Det er en målsetting om at nye boliger og arbeidsplasser skal etableres i tilknytning til et kommunikasjonsknutepunkt. De siste årene er det bygget ca 20 000 boliger i hvert fylke, og for Akershus er kun 25 prosent av disse i tilknytning til et knutepunkt. I Oslo er andelen opp mot 70 prosent. Det er også verdt å merke seg at kollektivsentraliteten i knutepunktene reduseres jo lenger ut fra Oslo man kommer. Boligene i Oslo fordeler seg jevnt i forhold til størrelse, og over halvparten er bygget i indre by. I Akershus er det en overvekt av større boliger plassert på Romerike.

Oslo-trender 2009 definerer følgende steder som knutepunkter:

Oslo	Skøyen, Majorstuen, Storo, Økern, Helsefyr, Bryn, samt indre by
Akershus vest	Lysaker, Sandvika og Asker
Follo	Kolbotn, Nesoddtangen, Drøbak, Ski, Ås og Vestby.
Nedre Romerike	Rotnes, Lørenskog, Lillestrøm, Fetsund og Sørumsand.
Øvre Romerike	Eidsvoll, Dal, Jessheim, Årnes og Kløfta.

⁸ Kilder: *Oslo-trender 2009*, Oslo kommune, Byrådsavdeling for finans og utvikling og *Miljøstatus i Oslo og Akershus*, Fylkesmannen i Oslo og Akershus (<http://www.osloogakershus.miljøstatus.no>)

Utvidelser og sammenslåing av gamle senterdannelser har gitt et sammenhengende tettstedsområde

Akershus er et av Norges tettest bebygde fylker. Fem prosent av landarealet i Akershus er bebygd eller brukt til samferdselsformål. I tillegg er om lag 1 prosent av landarealet i Akershus planlagt for framtidig utbygging. I Oslo utgjør tettstedsarealet 31 prosent av totalt landareal. Det er ikke planer om å utvide tettstedsarealet. I følge SSB er det 580 m² tettstedsareal pr. innbygger i Akershus, mens det i Oslo er 260 m².

Fram til omkring 1950 bestod de bebygde områdene i hovedstadsområdet av Oslo by, en rekke mindre tettsteder langs kollektive trafikkarer og bygdesentra. Dagens sammenhengende tettstedsområde er utviklet gjennom en utvidelse og sammenvoksing av gamle senterdannelser i hovedkorridorer ut fra Oslo, i øst mot Strømmen og Lillestrøm, i vest mot Sandvika og Asker og i sør mot Kolbotn og Langhus. Økningen i tettstedsareal i hovedstadsregionen var fram til 1990 større enn økningen i folketall. Arealforbruket pr. innbygger økte derfor i denne perioden.

Senere fortetting har skjedd i områder med bymessig bebyggelse

Etter 1990 er denne trenden brutt, og arealforbruket per innbygger har gått noe ned både i Oslo og Akershus. Fortetting og sentrumssatsing har først og fremst skjedd i kommuner med lite utbyggingsareal og med en stor andel av bymessig bebyggelse, som Oslo, Lørenskog og Bærum. Likevel foregår utbygging av områder utenfor knutepunktene. For eksempel har streng praktisering av jordvernet åpenbart ført til at mange kommuner i Akershus har etablert flere mindre satellittutbyggingsfelt, ofte langt fra kommunesenter og annen tettbebyggelse.

Under halvparten av næringsarealene ligger i tilknytning til knutepunkter

Næringslivet i Oslo domineres av tjenesteytende næringer. Dette gjelder også delvis for Akershus, i tillegg til sterk representasjon av handel og transport. Veksten har den siste tiden vært sterkest i Akershus, og det pågår en geografisk omfordeling av handels-, logistikk- og transportnæringene fra Oslo til Akershus. Under halvparten av de nye næringsarealene legges i tilknytning til knutepunktene, og særlig i vekstområdene Asker, Bærum og Øvre Romerike er andelen lav.

Oslo har overskudd på arbeidsplasser

Antall arbeidsplasser i regionen domineres av Oslo indre by. I tillegg er Oslo ytre vest, Groruddalen, Asker, Bærum og Nedre Romerike høyt representert. Oslo har 43 prosent færre yrkesaktive enn arbeidsplasser, mens Akershus er omtrent i balanse. Ca 60 prosent av befolkningen i både Oslo og Akershus bor og jobber i samme fylke. Generelt sett har Asker, Bærum, Oslo ytre vest, Sentrum og Groruddalen overskudd på antall arbeidsplasser, mens de øvrige områdene har til dels stort underskudd.

Vegtrafikken har stor vekst

Vegtrafikken i Akershus har vokst med hele 57 prosent mellom 1992 og 2007, særlig i perioden 1995–98. For Oslo er tilsvarende tall 27 prosent, med en tendens mot utflating. Kollektivandelen er 41 prosent i Oslo og 15 prosent i Akershus.

3.4 BY- OG TRANSPORTSTRUKTUR I OSLO

Det følgende er hentet fra prosjektrapporten *Utforming av høytrafikkerte gater*⁹ utarbeidet for Statens vegvesen i 2006 som del av etatsprosjektet *Transport i by*.

Målsettingen med prosjektet *Utforming av høytrafikkerte gater* var å klargjøre komplekset av fysisk-funksjonelle sammenhenger i multifunksjonelle bygater med store mengder motorisert trafikk – for å kunne stille riktigere krav til utforming av slike gater.

Prosjektet bygger på en forståelse av at problemer knyttet til funksjonalitet og utforming av høytrafikkerte gater skyldes ubalanse mellom utforming, funksjon og rolle. Endringer i gatenes utforming innebærer en endring i hvilke funksjoner som prioriteres – det vil si en endring i prioritet av bruk og brukergrupper.

Det skilles mellom problemer på ulike nivåer: makro- og mikronivå. På makro-nivået studeres og beskrives forholdet mellom det overordnede vegsystemet (systemmodellen) og de overordnede funksjonene i bylandskapet (nivå 1) og forholdet mellom sammenhengende gatestrenger (lenker i det overordnede vegsystemet) og ulike områdetyper (tilhørende de historisk/geografiske sonene) de går gjennom (nivå 2).

Mikronivået dreier seg om overordnede romlige rammer fysisk og funksjonelt: forholdet mellom hvordan enkeltseksjoner av en gatestreng (de enkelte gaterom/kryss) er utformet og hvordan bruksmønstrene skaper konfliktsituasjonene. På dette nivået synliggjøres potensialet for ubalanse mellom fysisk utforming/trafikk-regulering av gaterommet og de ulike brukergruppene i gaterommet (nivå 3). Nivå 4 omhandler hvor fysiske elementer er tilrettelagt i forhold til konflikt-potensialet som identifiseres på det forgående nivået.

	Tilrettelegging fysisk/funksjonelt	Identifikasjon problemtyper	Bruk og brukere sosialt/funksjonelt
Makro-nivå	Trafikksystemets arkitektur Områdenes arkitektur	Nivå 1: Overordnet	Overordnet arealbruk; ulike byområders funksjon og rolle
	Gatestrengenes rolle i trafikksystemet versus gatestrengenes arkitektur	Nivå 2: Områdebetraktning	Områdene gaten går gjennom; type og karakter
Mikro-nivå	Gaterommets utforming	Nivå 3: Gaterommet	Gaterommets brukerkompleks
	Tilrettelegging for at gaterommet skal ha en bestemt funksjon og rolle i området	Situasjoner som er uttrykk for ubalanse mellom tilrettelegging for ulike brukergrupper og faktisk bruk: ved at gatens utforming og funksjon skaper uønskede situasjoner	Registrering av farlige situasjoner som konflikter/-ubalanse mellom brukergrupper
	Møblering, gategulv, annen tilrettelegging for enkeltbrukere	Nivå 4: Detallsituasjoner	Enkeltbrukere som kan ivaretas bedre. Bruk som bør unngås

Figur 3.11 Tabellen viser problemnivåer fra overordnet til mer detaljert nivå. Generelt vil man oppleve symptomene på problemene på nivå 3, men deres årsak og dermed også løsning vil kunne ligge på et annet nivå.

Bruk av analysemodellen er illustrert ved anvendelse på Oslo.

⁹ *Utforming av høytrafikkerte gater* (HTG). Chalmers Tekniska Högskola v/ Anders Hagson, Sivilarkitekt Dag Tvilde v/ Dag Tvilde, Asplan Viak AS v/ Bjørn Haakenaasen, Hilde Haslum, Per Einar Saxegård og Sofia Alfvåg.

ULIKE PROBLEMTYPER INNEN ULIKE BYUTVIKLINGSSONER

Ny regional "superstruktur" i konflikt med eksisterende byområder

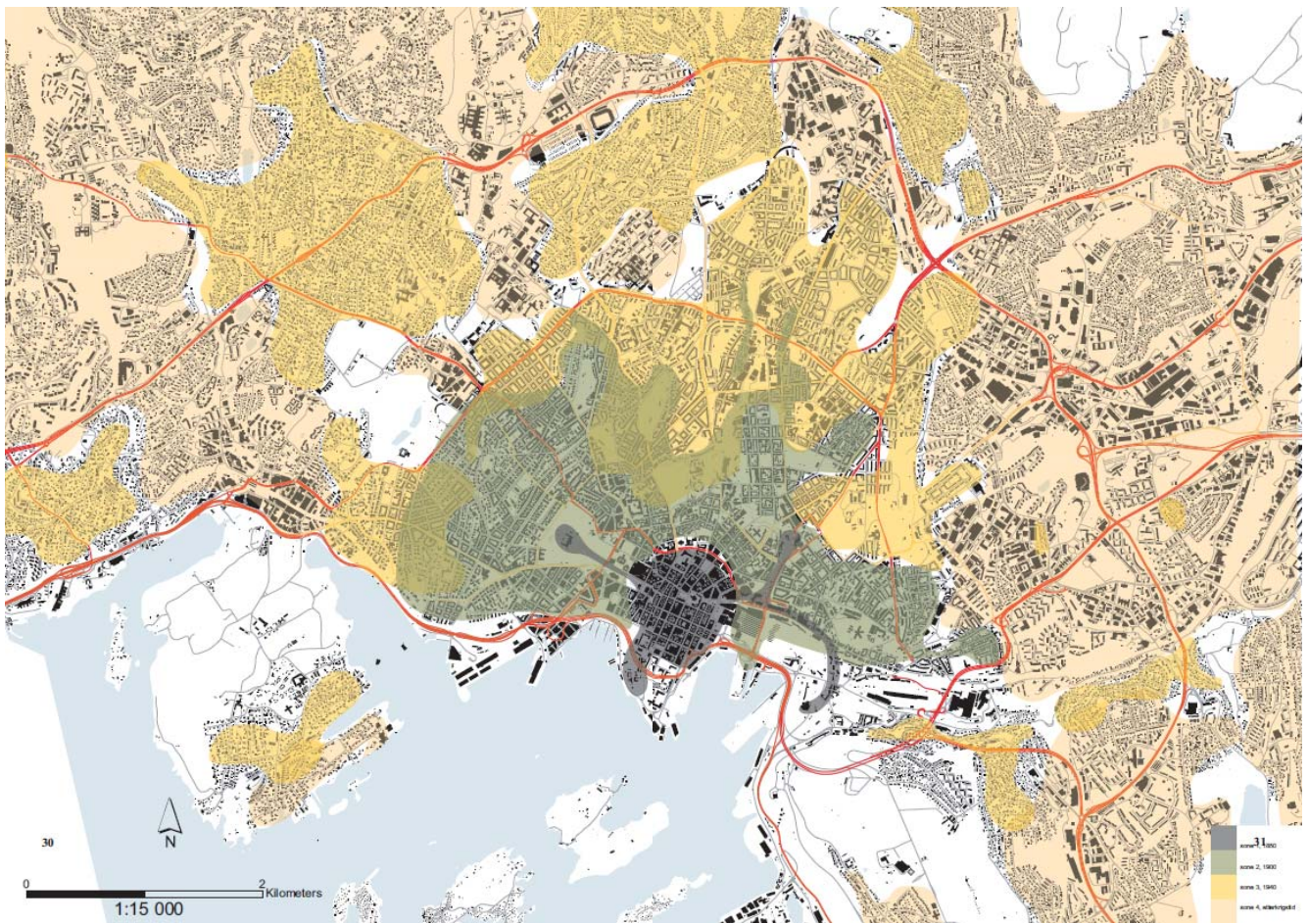
Den historiske utviklingen av Oslos bylandskap kan beskrives som historiske lag som utgjør konsentriske vekstringer produsert i ulike byutviklingsperioder.

Når vi ser på utviklingen av Oslo bylandskap, ser vi at de første fire historiske byutviklingsregimene er sammenfallende med fire historisk-geografiske byutviklingsområder (vekstringer). Med unntak av sentrumsområdet har det for hver vekstperiode vært svært få fysiske endringer i de eksisterende områdene etter at hovedstrukturen var etablert.

Et femte byutviklingsregime (nyere tid, etter 1985) gjør seg i dag gjeldende. Dagens overordnede utviklingstrekk knyttet til regional vekst, urbanisering og regional spesialisering gir seg utslag i at byområdene endrer funksjon og rolle. Med økende spesialisering og økende mobilitet, øker også trafikken mellom dem. Infrastrukturen moderniseres for å knytte byområder sammen til å bli del av vel-fungerende regioner, noe som fører til at det overordnede trafikksystemet blir stadig mindre integrert. Samtidig etableres ny virksomhet som følge av endrede produksjonsforhold, ofte med et regionalt eller internasjonalt marked og med selektiv lokalisering til det regionale trafikksystemet.

Når det femte "laget" eller byutviklingsregimet "legger seg over" de fire tidligere historisk-geografiske sonene, påvirker dette deres funksjon og rolle. Den regionale byutviklingen gir seg utslag i sterk utvikling i næringskorridorer og knutepunkter. Dette fører til transformasjon og forårsaker konflikter der en ny regional "superstruktur" møter den lokale strukturen i de eksisterende byområdene. Mange av problemstillingene rundt høymotoriserte bygater har sammenheng med dette problemkomplekset.

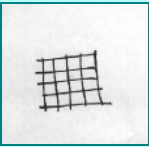
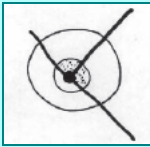


Sonekart over Oslo som viser utstrekningen av de fire ulike byutviklingssonene, er vist under.



- Sone 1: 1850
- Sone 2: 1900
- Sone 3: 1940
- Sone 4: Etterkrigstid

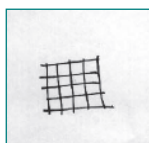
Figur 3.12 Kart som viser utstrekningen av de fire ulike historisk-geografiske byutviklingssonene i Oslo, sett i sammenheng med det overordnede hovedvegsystemet.

Byutviklingssoner

Sone 1 Fram til 1850 Sentrum	Sone 2 Fram til 1900 Indre sentrumsrand	Sone 3 Fram til 1940 Ytre sentrumsrand	Sone 4 Etterkrigstid Ytre by
			
Den historiske bykjernen	1800-tallsområdene Industrialiseringens byvekst	1900-1950 Fra Kristiania til Oslo	1960- Velferdsstaten – massebilisme
Innenfor bygrensen før 1859	Innenfor ring 2	Mellom ring 2 og 3, langs ring 2	Ytre by, langs og utenfor ring 3
Har mange historiske lag	Kvartalsstrukturen (1800- tallsleiegårdene) 3 regulerte snitt	Mellom ring 2 og 3, langs ring 2	Drabantbyene, villabebyggelsen, industriområdene
Kvadraturen, det institusjonelle hovedstadsområdet	Endret industri- bebyggelse, service	Harald Hals hagebybegyggelse Storkvarter (Torshov)	Soneplanlegging, bolig næring
De sentrale knutepunktene	Eldre treforsteder (uregulert)	Funksjonalisme, lamellblokker (Pedersen, Rivertz)	Hierarkisk fordeling av servicesentra
Hvert lag innebærer nye trafikk løsninger, endret rolle og betydning for et stadig større omland	Integrerte trafikk løsninger	Gradvis økende trafikkseparering	Full trafikksegregering; hovedvegssystem
I dag ny rolle, ny trafikk, shopping	Kontekstuelle løsninger, bytrafikk	Sonering på nabolagsnivå, trikk, forstadsbane	T-bane punktuelt, økende trafikkbelastning fører til brutte forbindelseslinjer og enkelte direkte barrierer

Figur 3.13 Oslos konsentriske byutvikling har produsert ulike historisk-geografiske soner eller vekst-ringer. For hvert historisk lag eller sone kan det beskrives morfologiske særtrekk (romlige og funksjonelle karakteristika ved arkitektur og byform) som gjør det mulig å klassifisere morfologiske områdetyper. Disse representerer ulike problemtyper i dag.

Sone 1: Sentrum. Trafikken er kanalisert utenom



Hovedstrukturen i sentrum ble lagt før bygrenseutvidelsen i 1859. Sentrumsområdet har lag på lag med bebyggelse fra ulike perioder i byens utviklingshistorie: middelalderfragmenter, kvartalsstruktur i Kvadraturen fra 1600-tallet samt monumentale offentlige byrom fra 1800 og utover: Jernbanestasjonen, Slottet, Stortinget, Domkirken, Universitet og Nasjonalteatret og tverrgatene som forbandt dem med Karl Johans gate.

Sentrum har flere generasjoner veganlegg og annen infrastruktur som har utviklet seg forskjellig under ulike historiske byutviklingsperioder: Havneområdene, jernbanen samt industri- og næringsområder. Disse er kjennetegnet ved at de har en nødvendig tilknytning til det overordnede vegsystemet og er ofte segregert fra resten av bystrukturen.

I perioden fra anleggelse av Kvadraturen og fram til industrialiseringens byvekst, foregikk en vesentlig del av byutviklingen i Oslo i dette historiske sentrumsområdet. Etter det har endringene i hovedsak kunnet beskrives som fysisk tilpasning til sentrums endrede og stadig mer spesialiserte rolle i forhold til en stadig større byregion.

Problemtypene som oppstår i bygatenettet i sentrum er således både av en annen art og samtidig relativt fristilt fra problemene som oppstår på de høytrafikkerte delene av det øvrige bygatenettet. Bygatene er trange og det fører til kompliserte trafikkreguleringer. Bysentrum fungerer som en isolert øy i bystrukturen og med økende segregering blir dette mer tydelig. Fra gammelt av var bysentrum endestasjon for ferdselsårene: trafikken skulle til eller fra sentrum og gaten har således ikke vært dimensjonert for stor gjennomfartstrafikk. Trafikken har i alle historiske faser ligget i randen av sentrum. Med vekst og utvikling i trafikksystemet har dette utviklet seg utover i bystrukturen. Nye innfartsårer, ringvegssystemer og tunneler har kanalisert trafikken stadig lenger utenom sentrum.

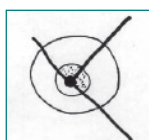


Figur 3.14 Det historiske bysentrum som en segregert øy som trafikksystemet i ulike faser har utviklet seg utenfor.

I forhold til det overordnede vegsystemet innebærer ikke bysentrum noe direkte strukturelt problem da trafikkveksten håndteres ved at trafikkmengdene skyves utover. I dag er problemene i sentrumsområdene mer knyttet til sterk spesialisering med monofunksjonell City-problematikk. Et relativt lite område av sentrum har gater med strøkgatekarakter, det vil si med forretninger, kontorer og blandet service. I sentrum kan gågatene med sine sidegater oppleves som døde og uten sosial kontroll etter butikkens stengtid. De områdene som fungerer best er ofte mindre monofunksjonelle og ligger i randen av selve sentrumsområdet.



Oslo Sentrum



Sone 2: Indre sentrumsrand. Robust gatesystem, men endringer i aktivitet og bruk som genererer mye trafikk

Sentrumsranden sammenfaller med industrialismens byvekst i Oslo og ble i hovedsak planlagt og bygget mellom 1850 fram til krakket i 1899. Innenfor dette området finner en fire typer bebyggelsesstruktur: de selvgrodde treforstedene, kvartalsbebyggelse (leiegårdsbebyggelse i mur i rutenettskvartalene), industribebyggelse langs Akerselva og byvillabebyggelse i vest (Frogner og Homansbyen).

Treforstedene som i hovedsak grodde fram langs de gamle innfartsårene i utkanten av bystrukturen (utenfor bygrensen med murtvang og andre lovreguleringer) er i dag bevart som isolerte enklaver. Noen av dem grenser mot senere viktige innfartsårer (Akersbakken, Telthusbakken, Vålerenga, Kampen), men de trange gatesnittene innebærer at de områdene som er bevart ikke lenger berøres direkte av HTG-problamatikk.

Byvillaene i vest (Frogner, Homansbyen) følger kvartalsstrukturen, men gir åpnere gatesnitt enn områdene med leiegårdsbebyggelse.

Industribebyggelsen møter delvis kvartalsstrukturen og er delvis integrert trafikalt selv om deler av den også kan betraktes som isolerte enklaver. Ved transformasjon av industrivirksomheten langs Akerselva til kultur og kunnskapsnæring representerer det segregerte rekreasjonssystemet langs Akerselva en viktig intern forbindelsesåre.

Kvartalsstrukturen var planlagt som et totalt integrert system der både bebyggelsestypene og hierarkiet av bygater med tre ulike snitt (13, 18 og 21 meters gater) i detalj var regulert av Byggnadslagen av 1870. I dette området finner en to typer hovedinnfarter: gamle innfartsårer som ble innlemmet i det nye kvartalsystemet og nye, planlagte radialgater som delvis erstatter de gamle innfartsårene.

De integrerte trafikkløsningene som hovedgatene i kvartalsgatenettet representerer, har relativt stor evne til å absorbere og tåle endring. Selve gatesnittet representerer kapasitetsbegrensninger, men parallellgatesystemet innebærer en drenasjemulighet der økning og endring i trafikkmengder lett fører til rolleendring mellom parallellgater. Områdene er imidlertid flaskehals i rushtrafikken og til dels plaget av mye fremmedparkering ellers fra regionen.

Sentrumsranden er i dag utsatt for store endringer i aktivitet og bruk, spesialisering av områdenes funksjon og rolle i bystrukturen med sterk økning i virksomheter knyttet til urban rekreasjon: handels-, service- og utelivsnæringen og til tider store mengder forgjengere i gatene. Dette øker også den regional tilstrømmingen og den får dermed et mer komplekst konfliktpotensial.

Treforsteder – Kampen



Byvillaområde - Uranienborg



Industribebyggelse – langs Akerselva



Kvartalsstruktur – Grünerløkka

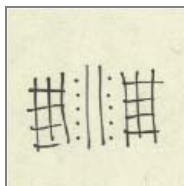
Sone 3: Ytre sentrumsrand. Økt trafikk har skapt barrierer

Med ytre sentrumsrand menes bybeltet som ble produsert i tiden mellom 1900 og 1950, og som i hovedsak ligger mellom ring 2 og ring 3, samt langs radialgatene. Bystrukturen og de regionale innfartsårene som utgjør de høymotoriserte bygatene er relativt segregerte. De har imidlertid fortsatt enkelte integrerte kvaliteter.

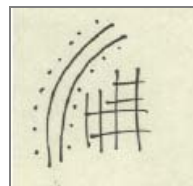


Bebyggelsesstrukturen består av tre hovedtyper: 1) Hagebyområder med engelske forbilder (mest segregert, strengest hierarkisk organisert), 2) Storkvartaler som Torshov og 3) modernistisk lamellbebyggelse.

I denne premoderne byplanfasen som gikk forut for den senere soneplanleggingen og de sterkt segregerte trafikksystemene, introduseres et første hierarki i gatenettet. Samtidig ble det i denne perioden produsert nye offentlige rom som ikke var direkte knyttet til verken trafikkrommet eller boligbebyggelsen i framveksten av nye institusjoner. Området har to prinsipper for hovedgater.



Relativt integrert
Hovedgate i bydelen, forbinder byområdene på hver side. Eks: Kirkeveien ved Marienlyst



Relativt segregert
Hovedforbindelse gjennom bydelen, bylandeveg i utkanten av/mellom ulike byområder med senter et annet sted. Eks: Sognsveien forbi Ullevål Hageby

Figur 3.15 Prinsipper for hovedgater i Ytre sentrumsrand

Generelt kan en si at utviklingen har ført til at den planlagte segregeringen har økt langt utover forutsatt i takt med økt trafikk. Det har skapt barrierer mellom bydeler og ført til at hovedvegene ikke anvendes til andre formål enn trafikk.



Hageby - Ullevål hageby. Segregert



Storkvartal - Thorshov. Integrert



Modernistisk lamellbebyggelse - Marienlyst



Sone 4: Ytre by – Segregert vegnett forutsetter større mobilitet

Bystrukturen i denne sonen er planlagt og bygget i perioden etter annen verdenskrig. Bebyggelsesstrukturen i ytre by er planlagt etter et sonedelingsprinsipp (det skilles mellom boligområder, næringsområder og servicesentra), med et strengt hierarkisk og segregert vegsystem. Servicesentraenes innbyrdes funksjons- og rollefordeling følger et strengt hierarkisk prinsipp.

Bebyggelsen er i hovedsak åpen og frittliggende, og boligbebyggelsen følger to hovedprinsipper: lameller og punkthus i landskapet eller småhus langs et fordelingsvegnett eller som klynger i enden av en innfartsveg til delområder.

Sonedelingen og det planlagte hierarkiet av byfunksjoner i Generalplanen fra 1950 innebærer at områdene i ytre by mangler funksjonsintegreerte, bymessige gater. De offentlige rommene er funksjonsspesialiserte og plassert på ulike steder i bystrukturen, noe som forutsetter større mobilitet enn i de tidligere bysonene.

Økt trafikkvolum og strengere krav til sikkerhet har forsterket segregeringen. Lokaltrafikk og regional trafikk går i stadig større grad på atskilte systemer.

Interne forbindelsesveger er ofte brutt på grunn av overordnet vegnett. Det genereres også ny bebyggelse langs det overordete vegnettet som til dels forsterker effekten av segregeringen. Knutepunkter og avkjørsler er arealkrevende – samtidig som de generer virksomhet med viktige funksjoner. Disse blir vanskelig tilgjengelig for fotgjengere (oftest direkte tilknyttet parkeringshus/T-bane/-jernbane.)



Småhus - Smestad



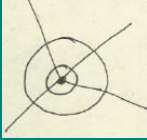
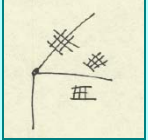
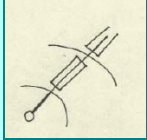
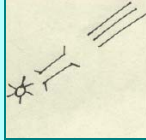
Lameller og punkthus i landskapet - Etterstad



Knutepunkt - Økern

PROBLEMTYPER PÅ ULIKE NIVÅER

Forholdet mellom det overordnede hovedgatesystemet og bystrukturen, og de ulike problemtyper som oppstår, kan forklares på ulike strukturelle nivåer. Selv om de fleste problemtypene som beskrives gir seg utslag i konflikter i konkrete situasjoner, kan deres årsak og dermed også mulighetene for løsning ligge på andre nivåer. En kan dele inn nivåene i overordnet og mer detaljert, eller makro- og mikronivå.

Makronivå		Mikronivå	
Nivå 1	Nivå 2	Nivå 3	Nivå 4
			
Det overordnede vegsystemet. Infrastruktur betjener de overordnede regionale funksjonene	Gatestrengene som lenke i vegsystemet og deres forhold til byområdene de går igjennom	Sekvensstudier av de enkelte lenkene i vegsystemet	Studier av konkrete situasjoner
Helhetlig systembetragtning	Som systemelement	Som systemelement	Som systemelement
Omgivelsene overordnet sonemodell	Muligheter/ begrensninger knyttet til romlige karakteristika ved områdene gatestrengene går gjennom. Gaterommets funksjon og rolle i området	Sekvensstudier av en lenke i vegsystemet. Brukergrupper og bruksituasjoner som oppstår i gatesnittet slik det er utformet og brukes	Sammensetningen og utformingen av enkeltløsninger i den konkrete situasjonen
Forholdet mellom lokale byområder og det overordnede vegsystemet	Forholdet mellom karakteristika ved lokale byområder og gatestrengenes rolle i vegsystemet	Forholdet mellom hvordan enkeltseksjoner av gatestrengen er utformet og hvordan bruksmønstre skaper konfliktsituasjoner	Forholdet mellom funksjon/tilrettelegging for enkelttrafikanter i enkeltsituasjoner) og utforming
Aktuelle problemtyper	Aktuelle problemtyper	Aktuelle problemtyper	Aktuelle problemtyper
Kapasitet, belastning	Framkommelighet, tålegrense, valg av trasé	Trafikkvolum/gatenett, snittutforming vegnett, tilgrensende arealbruk/-virksomheter	Valg av trafikkløsning mht situasjon (utforming), hindringer vs aktivitet/opplevelse

I det følgende gjennomgås utfordringer knyttet til makronivå, det vil si nivå 1 (forhold mellom overordnet vegsystem og regionale funksjoner) og nivå 2 (gatestrengenes forhold til byområdene)¹⁰.

¹⁰ For det videre arbeidet med veg- og gatenettstrategien, vil det være aktuelt å gå nærmere inn på problemene knyttet til mikronivå (nivå 3: sekvensstudier av lenker i vegsystemet og nivå 4: studier av konkrete situasjoner) ved eventuelle områdeanalyser.

MØTET MELLOM ULIKE DELER AV DET OVERORDNEDE VEGSYSTEMET OG DEN OVERORDNEDE BYSTRUKTUREN

Det overordnede vegsystemet er en del av den overordnede bystrukturen (nivå 1). Med det forstås hovedfunksjoner i byens som sentrum, havn, boligområder, forsteder og så videre. Byen kan imidlertid også forstås som en del av en større regional sammenheng. Storbyens bolig- og arbeidsmarked har vokst lang utover byens egne genser. Samtidig foregår det en spesialisering av byer, eller bydeler, i regionale nettverk. Den enkelte byens rolle i denne sammenheng kan være flerfoldig. Byen har en senterfunksjon, men kan også være et regionalt transportknutepunkt, distribusjonssentral og rekreasjons- og kultursenter. For Oslo har også den nasjonale rollen som hovedstad satt sitt preg på byens struktur.

Funksjoner som betjener hele regionen, slik som flyplasser, store shoppingssentre, internasjonale og nasjonale selskaper, sentrale institusjoner og så videre, etablerer seg helst lett tilgjengelig fra den overordnede regionale infrastrukturen (hovedvegnettet og hovedjernbanestasjoner). Infrastrukturen som knytter de overordnede regionale funksjonene sammen går historisk sett gjennom de sentrale byene. Det overordnede vegnettet har derfor både en regional funksjon samtidig som det integreres i byens gatenett. I dette ligger det et konfliktpotensial, både med tanke på utfordringer knyttet til vegteknisk utforming, men også fordi de regionale funksjonene ofte omfattes som fremmede i den lokale sammenheng.

Problemene oppstår i to prinsipielt ulike typer situasjoner: korridor og knutepunkt

Langs viktige lenker i det overordnede vegsystemet vokser det fram næringskorridorer med virksomheter som retter seg mot et regionalt marked i større grad enn lokale brukere, og som derfor i sterkere grad henvender seg mot det regionale vegnettet enn den lokale situasjonen. Når sammenhengende lenker i det overordnede vegsystemet oppgraderes for å bedre trafikkapasiteten, bedres den regionale tilgjengeligheten samtidig som den lokale tilgjengeligheten blir dårligere (for eksempel Ring 3 som har fått en høyere standard, færre av- og påkjøringer og sterkere grad av segregering).

Sammenlignet med korridorene er knutepunktene mer sammensatt, idet møtet mellom den lokale sammenheng og den regionale strukturen i sterkere grad arter seg som konflikter begge veier. Komplekse superstrukturer "river" opp den lokale strukturen. Av- og påkjøring er arealkrevende og barrieredannende. Samlokalisering av kollektivtransport til terminaler og rikspolitiske retningslinjer for samordnet areal og transport fører til en økt tilstrømming og fortetting av bebyggelse. Samtidig er knutepunktet ofte en videreutvikling av historiske gatekryss med ulike grader av sentrumsfunksjoner. Fragmenter av dette blir ofte liggende som hinder for gode trafikk-løsninger. Resultatet blir ofte planskilte veg- og/eller fotgjengerløsninger med lokk.

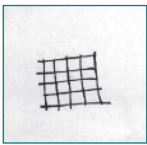
I forlengelse av disse to problemstillingene kan en også se gentrifiseringsprosesser som eksempel på spesialisering av lokal kontekst i et regionalt marked. Spesialisert næring og service lokaliserer seg i lokale miljøer (eksempelvis Grünerløkka eller Gamlebyen) og øker presset på det lokale gatenettet.

MØTET MELLOM DET OVERORDNETE VEGSYSTEMET OG OMRÅDETYPENE

Møtet mellom det overordnede vegsystemet (hovedgatesystemet) og det lokale området gaten går gjennom (nivå 2) gir som beskrevet over utslag i ulike problemtyper i de ulike sonene. En lenke i det overordnede hovedgatesystemet vil i prinsippet måtte avvike tilnærmet samme trafikkmengde gjennom hele lenken, samtidig som den delvis integreres i de ulike byområdene.

Det lokale gatenettet i de ulike områdene har en innbyrdes funksjons- og rollefordeling. Rammebetingelsene for dette har vært opprinnelig funksjon og gaterommets utforming. Samfunnsendringer eller endringer i det overordnede vegsystemet gir seg utslag i endringer av forholdet mellom de høymotoriserte bygatene og den lokale konteksten i områdene de ligger i. For å forstå disse sammenhengene kan en se på hvordan endringer har gitt ulike effekter i de ulike sonene.

Sone 1: Sentrum. Flytting av trafikk bidrar til flytting av funksjoner

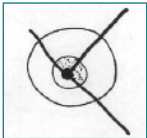


Regional konkurranse og spesialisering har medført en drenering av aktiviteter og dermed forslumming av deler av sentrum. Sentrumsområdet blir stadig mer spesialisert og aktivitetene (strøkgater og folkeliv) strekker seg over et begrenset område. Særlig etter forretningstid er det lite som foregår i denne delen av byen.

Den regionale trafikkøkningen belaster ikke sentrum, tvert imot fører trafikkreguleringene til at trafikkmengdene holdes nede. Dette fører igjen til dårlig gjennomstrømming, noe som forsterker virkningene av drenasje og spesialisering. Eksempelvis ser man at deler av kontorvirksomheten som tidligere lå i Kvadraturen har flyttet til de regionale knutepunktene Oslo V /Aker Brygge/Vika) og Skøyen uten at det har blitt erstattet av annen kvalitativ virksomhet.

Likeledes har enkeltsegmenter av kafélivet flyttet til sentrumsranden (Grünerløkka, Frogner, Bogstadveien). Solsiden på Karl Johan og Christiania Torg er blant de få stedene i sentrum hvor bebyggelsen både er lav nok og gaterommene åpne nok til at restaurant og utelivsvirksomhetene fungerer godt.

Sone 2: Indre sentrumsrand. Problemer forskyves utover



Hovedgatene i industrialismens 1800-talls utbygging av boligområder i sentrumsranden var planlagt som totalt integrerte offentlige byrom. Sterkere urbanisering og spesialisering av bydeler fører til økt aktivitet i de offentlige byrommene (strøkgater, parker, plasser) parallelt med økt biltrafikk mellom byområdene.

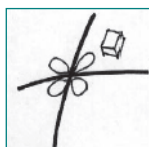
Trafikkøkning i kvartalstrukturens parallellgatesystemer gir seg utslag i at trafikken presser seg over i andre gater med økt belastning (trafikk, parkering med videre) i sidegatene og parallellgatene etter hvert som enkeltgater når en kapasitetsgrense. Systemet innebærer således en fleksibilitet i forhold til kapasitet/tålegrense, men fører til forskyvning av problemet til andre gater og rolledeling mellom gatene internt i området.

Sone 3: Ytre sentrumsrand. Trafikkutvikling fører til sterkere segregering



Gatenettet i denne sonen er i utgangspunktet planlagt både mer hierarkisk og mer segregert enn i sonen innenfor. Hovedgatene gjennom bydelen har bredere tverrsnitt og dermed ofte større kapasitet enn i kvartalsstrukturen. Ved økt trafikkvolum på hovedradialgatene distribueres trafikken i de indre ringgatesystemene. Ved trafikkdøgnopper sprenses imidlertid tålegrensene. Dette fører til forsterket segregering, samt at hovedgatene får sterkere barrierevirkning for trafikk og krysninger på tvers av hovedgatene. Den fysiske transformasjonen av hovedgatene gjennom oppsetting av gjerder med mer har økt kapasiteten og segregeringen til hovedgatenettet, men dette har også økt barrierevirkningen.

Sone 4: Ytre by. Økt trafikk og økt segregering fører til nye barrierer i det lokale vegnettet



Ytre by var opprinnelig planlagt som et segregert system. Segregeringen er imidlertid forsterket i ettertid.

I områdene langs hovedvegnettet genereres virksomheter som blir en del av den overordnede "superstrukturen". Regional varehandel rettes mot et stort regionalt publikum, med stadig sterkere spesialisering som viktig konkurransefortrinn. Disse sentraene kan således sies å rykke opp et nivå opp i den regionale senterstrukturhierarkiet.

Samtidig svekker dette bydelssentraenes betydning som offentlige sosiale rom. Tilgjengeligheten til andre og mer attraktive handels- og servicetilbud blir stadig bedre ved utbygging av det regionale vegsystemet. Økt trafikk og økt segregering av det regionale vegsystemet fører til nye barrierer i det lokale vegnettet. De lokale bydelssentraene og nabolagssentraene blir mer isolert og taper i den regionale konkurransen. Det fører til at disse sentraene rykker et nivå ned i senterhierarkiet ved at det blir tappet for funksjoner.

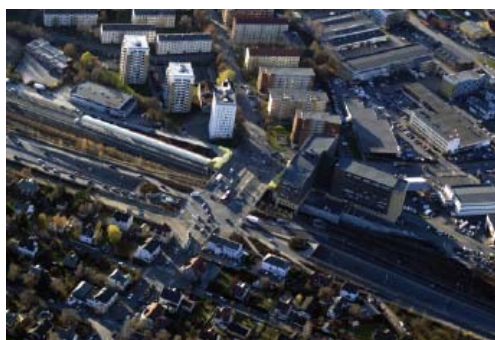
Gjennom sone 1



Gjennom sone 2



Gjennom sone 3



Gjennom sone 4

3.5 BY- OG STEDSUTVIKLING I AKERSHUS

Det fører for langt å gi en nærmere beskrivelse av utviklingen av by- og tettstedene i Akershus. Det forutsettes at dette gjøres i forbindelse med eventuelle områdeanalyser senere i prosessen med veg- og gatenettstrategien.

BARNES FYSISKE BOMILJØ, AKTIVITETER OG DAGLIGE REISER

Økende biltrafikk og mer transport av barn til ulike aktiviteter er negativt for barns helse og trivsel. Dette slås fast i rapporten *Barns fysiske bomiljø, aktiviteter og daglige reiser*¹¹ som oppsummerer den første norske landsomfattende undersøkelsen om disse forholdene for barn i aldersgruppen 12-16 år.

De fleste foreldre sier at barnas utfoldelsesmuligheter er gode i områder der de bor. Bare ti prosent sier de er dårlige. Det er imidlertid bare fire prosent av barna som bor i det som kan kalles bilfrie områder. Ytterligere 54 prosent bor i områder med kun trafikk til og fra eiendommene. De fleste barn har et sted de kan leke trygt, men trafikken legger likevel restriksjoner på barnas aktiviteter. Dette har betydning for hvilke venner de kan være sammen med og hvilke ærend de kan gjøre alene og begrenser deres aksjonsradius.

Over halvparten av barna har mindre enn en kilometer til skolen – 80 prosent har mindre enn tre kilometer. Det er klar sammenheng mellom urbaniseringsgrad og lengden på skolevegen. Det er kortest avstand til skolen i byene, mens barn som bor utenfor byområder har lengst skoleveg. Ca halvparten av barna har fortau eller gang- og sykkelveg på deler av eller langs hele skolevegen, mens en tredel av barna potensielt må dele vegen med biltrafikken. Barna som har lenger enn 3 km skoleveg har dårligst tilrettelagt skoleveg – jo mindre "urbanisert" dess dårligere tilrettelagt skoleveg. Over 40 prosent av foreldrene opplever at skolevegen er utrygg på grunn av trafikken (tett trafikk, høy hastighet).

Mer enn halvparten går eller sykler til skolen, men mange barn skysses også til og fra skolen av foreldrene. Deres motivasjon for dette henger mest sammen med at skolen ligger på vegen til foreldrenes arbeidsplass, mens bare 20 prosent av foreldrene nevnte trafikkforhold.

De fleste barn leker ute hver dag. Det er en tendens til at barn i storbyområdene og bosatte i de mindre byene er noe mindre ute enn barn i tettsteder og i spredtbygde strøk, men forskjellene er gangse små. Når det gjelder fysisk aktivitet har imidlertid storbybarn et høyere aktivitetsnivå enn barn i andre bostedsområder. De både går mer og er med på flere aktiviteter.

Det er mye bilkjøring knyttet til barns organiserte fritidsaktiviteter. De kjøres i større grad i fritiden enn til skolen. Bruk av kollektivtrafikk er helt ubetydelig for disse aktivitetene. Barn og unge i storbyområder går og sykler mer enn barn i andre deler av landet. Barn påvirkes av foreldrenes bilbruk. Der foreldrene bruker bil hver dag, går og sykler barn mindre.

BYBARNA I FORSKNING OG PLANLEGGING

Etter en gjennomgang av historikk og dokumenter fra 1970- og 80-tallet¹², konstateres det at mye har forandret seg på 40 år, men at der er kunnskap og erfaringer å ta med seg inn i planleggingen og utbyggingen i dag.

Mange av utfordringene er imidlertid fortsatt aktuelle, bla: økende trafikk i bolignære områder og sterk fortetting med færre og trangere utearealer som konsekvens.

Hensynet til barn og unge forsvinner lett mellom andre interesser med taleføre og pengesterke representanter. Rapporten er et bidrag til å gjeninnføre barn og unge på dagsorden i by- og tettstedsutviklingen.

¹¹ *Barns fysiske bomiljø, aktiviteter og daglige reiser*. TØI rapport 869/2006. Aslak Fyhri og Randi Hjorthol.

¹² *Bybarna i forskning og planlegging – En kunnskapsoversikt fra 1970- og 80-tallet*. Norsk Form mai 2009. Kjersti Hammarquist og Ida Stensbråten.

TILGJENGELIGHET FOR ELDRE FOTGJENGERE

I en masteroppgave ved Universitetet for miljø- og biovitenskap (UMB) i 2008 ser Kristoffer Rein på *Knutepunktets tilgjengelighet for eldre fotgjengere*. Konklusjonene i oppgaven kan også overføres til andre steder eldre mennesker beveger seg.

Generelt fortalte intervjuobjektene i oppgaven at de følte seg bedre både i kropp og sjel ved å gå en tur. En gangtur kunne endre et dårlig humør til et godt humør. Det å gå gav de muligheten til å møte andre og være sosial, men også å tenke over livet uten å bli forstyrret.

Den enkelte Eldres bevegelsesevne ser ut til å være den mest fremtredende personrelaterte variabelen for hvor godt det lar seg gjøre å ta seg fram til fots. De Eldres bevegelsesevne varierer stort.

Sitteplasser underveis på gangstrekning blir fremhevet som svært viktig for de eldre gående. De synes også at det å gå under bakken var lite trivelig, spesielt etter mørkets frembrudd. Ingen anså gangbru over bakken som noe problem. Eldre kvinner hadde enda større motforestillinger mot å gå i trange, overdekte passasjer enn menn. Kvinner pekte i tillegg for risikoen ved veskenapping, tyveri, overfall, ran, påkjørsel og illebefinnende.

Begge kjønn var redd for å falle på sine gåturer. Trinnfrie passasjer var å foretrekke. Romslige ferdselsårer og holdeplasser var et pluss. Belysning og vintervedlikehold ble fremhevet som sentralt.

Eldre som ikke lenger er yrkesaktive har en annen trafikkaktivitet målt over døgnet. De ferdes mer ute midt på dagen når andre er på arbeid. De eldre planlegger svært ofte reiser, og de foretrekker å reise utenom rush. Deres reiser med kollektivtrafikk har ofte som formål å komme seg til byen for å handle, gå på kino og teater. I tillegg til dette oppgav de eldre i denne oppgaven å bruke gange som mosjonsform.



Figur 3.16 Kryssing av jernbaneovergang kan by på utfordringer for den som er avhengig av å bruke rullator. Asfaltdekket er hullete og ujevnt. Foto: Kristoffer Rein.

LIKESTILLING I SAMFERDSELSPLANLEGGING

Siden 2001 har Sverige hatt et transportpolitisk delmål som handler om likestilling. Rapporten *Jämställd samhällsplanering*¹³ sammenfatter grunnleggende fakta om likestilling og gir forslag til hvordan planleggerne kan arbeide med dette i forhold til det transportpolitiske delmålet om likestilling i den fysiske planleggingen.

Fysisk planlegging er ikke kjønnsnøytralt

Ofte betraktes fysisk planlegging som kjønnsnøytralt, men undersøkelser viser at det er det ikke. Planleggerne er skolert inn i en mannlig rolle med utgangspunkt i et mannlig perspektiv, uavhengig av hvilket kjønn planleggeren har. I tillegg ser ofte planleggerne på privatlivet, boligen, boligområdet og trygghetsaspektet som typiske kvinnelige interesseområder. Det er derfor en risiko for at kjønnsmønsteret eller forutinntatte meninger også i framtiden får prege den fysiske planleggingen og befeste de kjønnskillene som allerede eksisterer i dag.

Det er kjønnsforskjeller med hensyn til reisemønster og holdning til opphold i offentlige rom.

Reisemønster

I gjennomsnitt reiser menn litt lenger enn kvinner, men de bruker like mye tid (pr. døgn). Kvinner har flere service- og innkjøpsreiser, mens menn har flest arbeidsreiser. Kvinner har dobbelt så mange "hente-og-levere-barn-reiser". 70 prosent av menn foretar reisene sine med bil, mens tallet for kvinner er 50 prosent. Kvinners bruk av bil påvirkes av om de har barn eller ikke, mens mannens bilbruk er uavhengig av det. Kvinner bruker generelt mindre bil enn menn. Kvinner reiser i større grad kollektivt enn menn. Kvinner reiser gjerne til uregelmessige tider og gjør flere delreiser. Til tross for dette er kollektivsystemet og dens tidtabeller utformet i forhold til mannlige behov.

Menn bruker i større grad bilen som transportmiddel, noe som øker utslipp, mens kvinner i større grad benytter kollektivmiddel, sykler eller går. Ut i fra dette bør man bruke kvinnen som norm i transportsystemet, hvilket innebærer at det fortrinnsvis er mannen som bør nærme seg kvinnens reisevaner og ikke vice versa.

Det offentlige rom

Kvinner opplever i større grad enn menn redsel for trusler og vold i det offentlige rom. Dette innebærer en viss utrygghet koplet til visse miljøer og tidspunkter. Trafikksikre underganger og avskilte sykkelveger får ofte motsatt effekt fordi kvinner ofte ser risikoen for å bli påkjørt av en bil på vegen som mindre enn å bli overfalt i undergangen eller på sykkelvegen. Når man planlegger for det offentlige rom er det viktig å veie de to ulike risikotypene mot hverandre.

¹³ *Jämställd samhällsplanering – förslag på metod*. Vägverket. Publikation 2009:8.

3.7 STATENS VEGVESENS ROLLE I BYPLANLEGGINGEN

Sektoransvaret i Statens vegvesen omfatter mange fagområder (som for eksempel, sykkel, kollektivtrafikk og gangtrafikk) og etaten har derfor et samfunnsansvar som strekker seg langt utover veggrensene.

Operasjonalisering av mål og føringer

I håndbok 017 er det beskrevet flere mål som omhandler stedlig kvalitet. Estetiske kvaliteter skal vektlegges ved nyanlegg og forbedringer av eksisterende transportnett. Vegnormalene skal brukes fleksibelt for å ivareta hensyn til verdier i landskapet.

Under *Del B Gater* er en gate beskrevet som et definert gaterom begrenset av husfasader eller annen markert sammenhengende avgrensning. Utforming av gater og gatekryss forutsettes å ta utgangspunkt i byens arkitektoniske egenart, kvaliteter knyttet til eksisterende byform, naturelementer og andre funksjoner som danner grunnlag for den enkelte gates karakter.

I håndboken anbefales det at det som en del av den overordnede planleggingen gjennomføres en stedsanalyse. Stedsanalysen skal gi bakgrunn for å bedømme gatas historiske og arkitektoniske karakter, sidearealenes funksjoner og bruken av gaterommet.

PLANLEGGING OG PLANFORVALTNING

All planlegging i Norge følger bestemmelsene i plan- og bygningsloven. Statens vegvesen ved distriktet mottar og behandler alle bebyggelsesplaner, reguleringsplaner og kommune-/kommunedelplaner som har eller kan ha innvirkning på våre ansvarsområder. Statens vegvesen er involvert fra varsel om oppstart til vedtak av plan. Som sektormyndighet har vegvesenet innsigelsesrett til planer som berører vårt ansvarsområde.

By- og tettstedsutvikling i vekst

Planlegging i byområder er komplisert og krever et aktivt engasjement fra deltakerne i prosessen for å sikre enn best mulig utvikling. Sterk vekst både i befolkning og arbeidsplasser fordrer en særlig utfordring i å avklare premissene for arealutviklingen. Fortetting i knutepunkter krever løsninger og samhandling på tvers av forvaltningsnivåer og mellom det offentlige og private.

Veg- og gatenettstrategien bør bidra til å tydeliggjøre at vårt ansvar i kraft av overordnede målformuleringer strekker seg lenger enn å ivareta "rene" samferdselsløsninger (bil, kollektiv, sykkel og gange). Statens vegvesen skal også bidra til utviklingen av gode og attraktive byer og tettsteder.

Byggegrenser

I våre uttalelser kommenterer vi svært ofte byggegrenser. I henhold til veglovens § 29 er det 50 meter byggegrense fra alle riksveger. Det er 15 meter byggegrense fra fylkesveger, men dette ser ut til å bli endret til 50 meter 1. januar 2010 som følge av forvaltningsloven og omklassifisering av en rekke riksveger til fylkesveger. Langs gang- og sykkelveger er byggegrensen satt til 15 meter.

Spesielt i Oslo er det sterkt press på arealer og i mange tilfeller er byggegrensen mindre enn det vegloven sier. For eksempel langs Østre Aker vei er den reelle byggegrensen på rundt 30 meter.

Utbyggingsavdelingen ga i 2006 ut "Byggegrenser i arealplaner – Policy for Region Øst". Dokumentet skal være retningsgivende for behandlingen av planer. I policyen er det beskrevet fire grunner til at vi har byggegrenser:

- Trafikksikkerhet
- Vegvedlikehold og drift av vegen
- Arealbehov ved utbedring av veien
- Miljøet langs veien. Innunder miljø er støy- og luftforurensingsproblemer og visuelle hensyn spesifikt nevnt.

I dokumentet er det anbefalt at stamveger bør ha en byggegrense på 100 til 150 meter avhengig om det er boliger eller næringsområder inntil vegen. For de øvrige riksvegene må byggegrenser tilpasses de eksisterende grensene i byer og tettsteder. Det skal ikke etableres byggverk, opplag eller andre større innretninger utenfor byggegrensen. Det er ikke tillatt å bruke området til manøvreringsareal eller parkeringsplass.

Krav til opparbeidelse av arealene kan være ivaretatt i reguleringsplaner, for eksempel etablering av grøntarealer, men hvordan kravet hensyntas i den endelige utformingen av anlegg beror på hvordan den enkelte eier forvalter dette. Det er den enkelte kommune som planmyndighet som eventuelt kan pålegge utbygger en bestemt utforming.

Statens vegvesen har ikke juridisk hjemmel til å reise innsigelse på bakgrunn av estetiske eller visuelle hensyn.

Fastsettelse av byggegrenser har betydning for stedskvalitet

Bruken av arealene inntil veger og gater har stor betydning for utformingen av dem. Dette har igjen betydning for hvordan de oppleves av forbipasserende både i bil og til fots.

I den store problemsoneregistreringen Statens vegvesen gjennomførte på 1990-tallet var det utforming av arealene inntil vegen som slo mest negativt ut ved vurdering av landskapsbildet. Når grunnen ikke eies av Statens vegvesen er vår påvirkning begrenset, men som nabo burde vi spille en mer aktiv rolle i utnyttelse og utforming av arealene. Gående og syklende opplever disse områdene tett innpå seg og det er derfor viktig at det blir et best mulig samspill mellom gaten og bebyggelsen. Plasseringen av byggegrenser har betydning for hvordan arealene kan utnyttes og det bør i større grad ligge mer stedsspesifikke vurderinger bak fastsettelsen av dem.



Figur 3.17 Veggen over er delvis planlagt som gate med fortau på den ene siden. På fortaussiden er sidearealet rotete og tilfeldig disponert. Om avkjørselen til høyre på bildet blir permanent vites ikke, men uansett er plasseringen av bygget både i høyde og plan lite tilpasset en gatestruktur. Det er lite som inspirerer til en spasertur på dette fortauet eller på dem i de to eksemplene til høyre.



Gang- og sykkelveger

Statens vegvesen har et overordnet sektoransvar for å tilrettelegge for syklistene som innebærer at etaten har en pådriver- og kompetanserolle.

Gjennom planbehandlingen sørges det for at gang- og sykkelveger innarbeides i regulerings- og byggeplaner. Oslo har en policy om etablering av en fem meters veg (3 m for sykkel og 2 m for ganger). Føringerne er lagt i planen for hovedsykkelvegnettet. Det er særlig fokus på regionale sykkelruter med mye trafikk. Lokale forhold tas med i vurderingen ved fastsettelse av bredden på anlegget.

Rikspolitiske retningslinjer for samordnet areal- og transportplanlegging

Statens vegvesen behandler planer ut i fra Rikspolitiske retningslinjer fra 1993 som legger grunnlaget for innhold i begrepet samordnet areal- og transportplanlegging. Formålet er å fremme bedre samfunnsøkonomisk ressursutnyttelse, legge til rette for gode miljømessige løsninger og å redusere transportomfang og miljøutslipp.

I plansammenheng betyr dette at det må legges opp til å:

- Begrense transportomfanget
- Få overgang til mindre energikrevende transportformer, gange, sykkel og kollektivtransport
- Redusere arealforbruket og inngrep i natur og produktive arealer
- Redusere miljøulemper og utslipp av klimagasser
- Bedre samarbeidet på tvers av administrative grenser.

Statens vegvesen bruker bestemmelsen aktivt i forbindelse med innsigelser, særlig i forbindelse med etablering av kjøpesentre.

Forskrift om rikspolitisk bestemmelse for kjøpesentre

Bestemmelsen ble iverksatt i juli 2008 og er knyttet opp mot godkjente fylkesdel-

planer for varehandel og andre servicefunksjoner. I henhold til denne bestemmelsen kan kjøpesentre bare etableres eller utvides i samsvar med godkjente fylkesplaner og fylkesdelplaner. I Akershus er dette kommunedelplan for handelsvirksomhet, service og senterstruktur (vedtatt mars 2001). I Oslo er den knyttet opp mot kommunedelplan for lokalisering av varehandel og andre servicefunksjoner (vedtatt i mars 2003). Statens vegvesen bruker bestemmelsen aktivt i planforvaltningen.

Kollektiv

Statens vegvesen har et sektoransvar for kollektivtrafikken. Det foreligger strategier for bygging av gjennomgående kollektivfelt på flere strekninger, blant annet på Ring 3. Dette krever oppfølging av regulerings- og byggeplaner på aktuelle strekninger ved krav om avsetting av nødvendig areal for fremtidige behov.

Innfartsparkering

Det er ikke fastlagt retningslinjer for behandling av innfartsparkering og Statens vegvesen uttaler seg fra sak til sak. Det hadde vært hensiktsmessig om veg- og gatenettstrategien kunne bidra til å få etablert en slik strategi.

Støy- og luftkvalitet

Statens vegvesen har et ansvar i å følge opp *Retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging (T-1442)*. Formålet med retningslinjen er å forebygge støyplager og ivareta stille og lite støypåvirkede natur- og friluftslivsområder.

Universell utforming

Et hovedmål for transportpolitikken er at transportsystemet skal være universelt utformet. Det betyr at det skal være mulig for alle mennesker å reise uten hindringer, uavhengig av funksjonsevne.

Statens vegvesen har et sektoransvar for å sørge for at målet om et universelt utformet transportsystem oppfylles på riksveg. I tillegg skal Statens vegvesen koordinere de andre transportetatenes innsats på fagområdet.

KAPITTELSAMMENDRAG

Planlegging og utforming av gode byrom

Jan Gehl har gjennom mange år forsket på menneskets bevegelse og bruk av byer. Deler av denne forskningen danner grunnlag for enkelte universelle kriterier for planlegging av gode byrom. Menneskets opphold i byer har mange ulike årsaker. Gehl skiller mellom nødvendig, frivillig og sosial aktivitet. Mens den nødvendige aktivitet nærmest skjer uavhengig av kvaliteten på de fysiske omgivelsene, avhenger frivillig aktivitet av hva stedet har å by på og hvordan det får folk til å oppføre seg og føle seg. Sosial aktivitet er resultat av kvaliteten og varigheten av de øvrige aktiviteten, da den opptrer spontant når folk møtes. Offentlige rom blir betydningsfulle og attraktive når de ulike aktivitetene foregår i kombinasjon og balanse med hverandre. God utforming av byrom kan samles under tre hovedprinsipper: beskyttelse (trafiksikkerhet, krim, klima, miljø), komfort (mulighet for å sitte, gå stå, se, lytte og utfolde seg og fornøyelse (skala, opplevelse, estetisk kvalitet). Dette er også dokumentert gjennom **bylivsprosjektet** (Byens liv – gaten som sosial arena) initiert av Statens vegvesen.

Steder kan ikke bare forstås som fysiske strukturer, eller som resultat av fysisk planlegging. Hvordan vi opplever et sted og hvilken mening vi tillegger det avgjøres av hvem vi er, hvor vi kommer fra og hvem vi møter. **Sosiokulturelle stedsanalyser** er utviklet for å kartlegge og forstå disse parametrene.

I **samfunnsgeografien** brukes stedsbegrepet om sosial og fysisk konsentrasjon av aktiviteter i rommet, eller krysningpunkt for ulike kommunikasjonsstrømmer. Forskning på området kan være et utgangspunkt for styrking av fagdisiplinen i Statens vegvesen.

Shared space

Shared space er en metode for å planlegge trafikkarealer/byrom på, hvor alle trafikanter integreres og ivaretas på samme areal. Gater og plasser planlegges i prinsippet uten reguleringer, skilt og separering av de ulike trafikantergruppene. Godt samspill mellom trafikantene er basert på øyekontakt og økt oppmerksomhet. Det "uoversiktlige" trafikkbildet gjør det nødvendig for alle som beveger seg i byrommet å være årvåkne i forhold til hverandre, i motsetning til gjennomregulerte byrom der trafikantergruppene er separert og det tilsynelatende ikke er noen farer. Når trafikantergruppene skilles og har hver sin plass i gaterommet, innsnevres blikket, hastigheten økes og folk tar mindre hensyn til hverandre.

Et balansert gatenett fordrer prioritering av bruk

I mange kommuner diskuteres små og store prosjekt som har som mål å gjøre byenes høytrafikkerte gater triveligere, vakrere, mer trafiksikre og miljøvennlige. Grunnen kan også være å øke bykjernenenes kommersielle konkurransekraft mot eksterne handelssentre eller å forbedre kollektivtrafikkens standard. Som en del av etatsprosjektet "Transport i by" har Statens vegvesen gjennomført et prosjekt som kan bidra til å stille de riktige kravene til utforming av regionale bygater med store mengder motorisert trafikk, såkalte høytrafikkerte gater (HTG).

Trafikk er både en forutsetning for en attraktiv by og en trussel mot dens tiltrekningskraft. Biltrafikkssystemet påvirker byens attraktivitet på tre måter.

På **overordnet nivå** har investeringer i storskala vegtrafikkssystem en tendens til å erstatte tilgjengelighet med framkommelighet, hvilket leder til utflytende arealbruk, segregering av funksjoner og til barrierer.

På "**gatestrengnivå**" (langs HTG) har trafikkvolum, kjøretøysammensetning og hastighet som geometrisk utformingen og regulering "tillater" er det en direkte sammenheng med gatens attraktivitet som bolig- og næringsområde, som identitetsskaper og som "hovedgate" i bydelen.

På **lokalt nivå** er det trafikkvolum, kjøretøysammensetning og hastighet i kombinasjon med gaterommets utforming samt type virksomheter som bestemmer hvor attraktivt området er som sosialt og offentlig rom både for de som bor der og for regionen for øvrig.

Et hvert gatesnitt rommer mulighet for mange løsninger, avhengig av hvilken prioritering som legges til grunn. Prioriteringer kan ta utgangspunkt i "framkommelighet", "tilgjengelighet", "opphold" eller i ulike brukergrupper.

Planlegging for gående

Temaet gående er et prioritert satsingsområde i de to etatsprosjektene *Miljø på eksisterende vegnett* og *Transport i by*. Som et ledd i dette ble *Gåboka* utgitt av Vegdirektoratet i 2005. Boken er skrevet for alle som på ulike måter kan påvirke, og har ansvar for hvordan en fotgjenger opplever det å gå - på en helt vanlig dag, på et helt vanlig sted - i sitt eget hverdagslandskap.

Gange kan erstatte mange korte turer - en tredel av alle bilturer er under to kilometer. Men skal folk gå, må de ha lyst til å gå. Få utsetter seg for å gå langs trafikkerte veger på uendelige strekk med stygg og kjedelig gang- og sykkelveg hvis de ikke er tvunget til det. Det er derfor en utfordring å lage attraktive anlegg for gående - det vil si gode byer, tettsteder og boligområder med vakre anlegg som innbyr til sansing og velvære, og med effektive gangsystemer som gjør bena til et uovertruffent framkomstmiddel. Et sted er attraktivt for gående hvis det har mange knutepunkter, hvor veger krysser hverandre, og det må finnes et mangfold av ruter med snarveger og stier som forbinder de ulike områdene.

De fleste reiser inneholder etapper med gange: fra bolig til buss, fra stasjonene til jobben, fra parkeringsplassen til skolen. Opplevelsen av en effektiv og komfortabel reise er summen av de ulike transportformene. Kvaliteten og effektiviteten på etappene med gange er ofte lite vektlagt, men kan ha avgjørende betydning for hvordan reisene foretas.

Forhold for gående blir lett et resultat av planlegging for andre hensyn. Konflikten mellom gående og kjørende løses ofte ved å lage over- eller underganger. Dette innebærer at forgjengerne må vike for biltrafikken og må gå under, over eller rundt. De får de dårligste forholdene og den lengste veien å gå. Foruten å være utrivelige, oppleves fotgjengerunderganger som utrygge for fotgjengere, spesielt på tider av døgnet uten sosial kontroll.

Lager man en god by for gående lager man en god by. I byen er det korte avstander mellom målpunkter, og det er tradisjon for å legge tilrette for gående med fortauer, gågater, plasser og parker. Det viser seg også at en langt større andel reiser foretas til fots i indre by enn i ytre bydeler.

Botsfor

Botsfor ("*By- og tettstedsforum*") er et nettverksforum for planlegging og utforming av veger og gater i byer og tettsteder. Forumet skal utvikle fagområdet veg- og gateplanlegging i byer og tettsteder samt bygge opp kompetansen i etaten, blant annet gjennom samspill med eksterne etater og læreinstusjoner. Idéseminarer er en del av virkeområdet til Botsfor og har fått mye omtale og oppmerksomhet. Idéseminarene har fokus på planleggingens innledende fase der prosessen føres med utgangspunkt i en felles forståelse av målsetting og utfordringer mellom de ulike aktørene.

JAN GEHL

Jan Gehl har siden publiseringen av sin bok "Livet mellom husene" (1971) forsket på menneskets bevegelse og bruk av gater og plasser i byer, dels i samarbeid med Lars Gemzøe. Deler av denne forskningen danner grunnlag for tolv universelle kriterier for planlegging og utforming av gode byrom. Gehls designkriterier er basert på mennesket som bybruker og på hvilke fysiske forutsetninger som må være tilstede for at byrom faktisk brukes og at sosial interaksjon mellom mennesker kan oppstå. Gehl skiller mellom nødvendige, sosiale og valgfrie aktiviteter og hevder at kvaliteten på de fysiske omgivelsene har stor betydning for hvorvidt vi foretar valgfrie aktiviteter, det vil si om impulsiv bruk av byrommet finner sted. Gehl Architects har i ettertid gjort analyser av ulike typer byrom rundt om i verden, blant annet i Bjørvika (se kapittel 6).

Gehls forskning danner grunnlag for enkelte universelle kriterier for planlegging og utforming av gode byrom. Først og fremst kommer dette tydelig frem gjennom de tolv punktene i listen under, som danner et grunnlag for hva som må være ivare tatt i gode byrom¹⁴. Forskingen og anbefalingene basert på mennesket som bybruker burde være en like naturlig del av planleggingsgrunnlaget i tettbygde strøk som vegnormaler og trafikkanalyser.

¹⁴*Quality for people. A set of quality criteria for the design of pedestrian places and networks - with people in mind.* Lars Gemzøe Paper presented at Walk21-VII "The Next Steps", The 7th International Conference on Walking and Liveable Communities, October 23-25 2006, Melbourne, Australia.
<http://www.walk21.com/papers/M%202006%20Gemzoe%20Quality%20for%20people.pdf>

Utforming og detaljering av byrom – oversikt over hovedprinsipper

A BESKYTTELSE

1. **Beskyttelse mot trafikk og ulykker**
Trafikkulykker, trafikkfrykt, andre ulykker
2. **Beskyttelse mot kriminalitet og vold**
Levende by, gateliv, natteravner, overlappende funksjoner
3. **Beskyttelse mot uønskede opplevelser**
Vind/trekk, regn/snø, kulde hete, forurensning, støv, blanding, støy

B KOMFORT

4. **Muligheter for å gå**
Plass for gange, sammenhengende gatestruktur, interessante fasader, ingen fysiske hindringer, belegning god for gange
5. **Muligheter for å stå, å oppholde seg**
Attraktive kanter – "kanteffekt", definerte "ståsoner", "ståmøbler"
6. **Mulighet for å sitte**
Sittesoner, tilrettelagte primære og sekundære sittemuligheter, benker for hvile
7. **Mulighet for å se**
Synsavstand, uhindret synsfelt, interessant utsikt, belysning
8. **Muligheter for å lytte og tale**
Lavt støynivå, intime sittearrangementer
9. **Mulighet for å leke og utfolde seg**
Invitasjon til fysiske aktiviteter, lek, underholdning – dag og natt, vinter og sommer

C FORNØYELSE

10. **Målestokk**
Bygnings- og byromsdimensjon relatert til menneskelig skala for følelser, bevegelse og beteende
11. **Muligheter for å nyte positive klimaaspekter**
Sol/ skygge, varme/kulde, naturlig og kunstig ventilasjon
12. **Estetisk kvalitet/positive følelser og opplevelser**
God utforming og gode detaljer, utsikt og visuelle opplevelser, trær, planter, vann

BESKYTTELSE



Vi trenger trygghet fra trafikk



Vi trenger folk i gatene – ikke kameraer



Vi trenger beskyttelse mot ubehagelige klimaforhold – her er det turbulens fra høyhus

KOMFORT



Vi trenger ikke hindringer



eller veg rekkverk



eller lange kjedelige strekninger



Vi trenger heller ikke for smale fortau



eller tunneler



eller tette vegger

FORNØYELSE



Det vi trenger er gode plasser for gående og syklende og hvor vi kan være sammen med mennesker og ting å se på



Vi kjenner oss ikke komfortable i overdimensjonerte rom



Avslappet møteplass

Byens rom har tre funksjoner

På generelt grunnlag tillegger Gehl byens rom tre forskjellige funksjoner; møteplass (sosial arena), markeds plass (kommersiell arena) og trafikkrom (transportarena). Basert på dette skiller han mellom fire aktuelle bybilder:

- Den tradisjonelle by – hvor møteplass, markeds plass og trafikk fortsatt er mer eller mindre i balanse.
- Den invaderte by – hvor en enkelt funksjon, ofte biltrafikken, har erobret en helt dominerende plass i byens rom på bekostning av de øvrige byfunksjoner.
- Den forlatte by – hvor byens rom er fullstendig utflytende slik at det offentlige rom og det offentlige liv er forsvunnet.
- Den gjenvundne by – hvor det jobbes med å finne ny, varig balanse mellom møteplass, marked og trafikk.

Menneskets opphold i byer har mange ulike årsaker. Gehl skiller mellom

- nødvendig/funksjonell
- frivillig/rekreativ
- sosial aktivitet i byrom

Mens nødvendig aktivitet skjer nærmest uavhengig av kvaliteten på de fysiske omgivelsene, avhenger frivillig aktivitet av hva stedet har å tilby og hvordan det får folk til å oppføre seg og føle seg. Jo bedre stedet er, jo mer frivillig aktivitet foregår, og jo lenger varer den. Sosial aktivitet er et resultat av kvaliteten og varigheten på de øvrige aktivitetene, da den opptrer spontant når folk møtes. Sosial aktivitet inkluderer barnas lek, hilsener og samtaler, ulike offentlige aktiviteter, samt det å se og høre andre mennesker. Offentlige rom i byer og boligområder blir betydningsfulle og attraktive når aktiviteter foregår i kombinasjon og balanse med hverandre.

If public spaces of good quality are provided – they will be eagerly used	More Roads	= More Car Traffic	Creating a better city for people does not mean leaving all the cars out. But a balance should be created.
	Better Conditions for Cyclists	= More Cyclists	
	Quality Space	= More Pedestrians and Life	

4.2 BYLIVSPROSJEKTET

FoU-prosjektet *Gaten som sosial arena* (nå kalt *Bylivsprosjektet*), som Statens vegvesen initierte i 1995, utfordret dette ved å studere 28 plasser og gater i fire norske byer. Byene var Hamar, Bergen, Trondheim og Oslo.

Studien var tredelt:

1. **Byens rom**, en stedsanalyse som tok for seg kvalitative og kvantitative karaktertrekk i hver enkelt gate med hovedvekt på kvantitative forhold. Det ble gjort detaljerte registreringer av rammebetingelser og fysisk form, data for ulike forhold som f.eks. klima og kriminalitet, fysiske forhold som gategeometri, gatekarakter, bebyggelse, opparbeidelsesstandard og vedlikehold samt innsamling av data for biltrafikk, sykkeltrafikk og kollektivtrafikk. Det ble også registrert tilbud innen handel, service, serveringssteder og kultur.
2. **Byens aktivitet**, registrering av faktisk bruk av gaten, inkludert alle typer såkalt "sosial aktivitet", alle aktiviteter utenom det å være i bevegelse, ble registrert av studenter hver time fra kl 08.00 til kl 02.00 (varierte noe fra by til by) på en tirsdag og en lørdag. Det ble foretatt totalt ca 2500 intervjuer om folks holdninger til bybruk og hvorfor de var der, hvordan de kom dit etc.
3. **Byens brukere**, som registrerte formål med og holdninger til gatebruk gjennom intervjuer (totalt ble ca 2 500 gjennomført, 800 i Oslo).

I Oslo foregikk studien i området rundt Jernbanetorget/ Oslo S for å gi konkrete innspill til ombyggingen av torget (ferdigstilt 2009).

Alle de fire undersøkelsene konkluderte med at det er fire forhold som er bestemmende for hvorvidt et byrom, inkludert gate har forutsetninger for å generere byliv:

- **Rammebetingelser**, for eksempel klimatiske forhold, demografi og trygghet mot trafikkulykker og vold.
- **Fysisk form**, som for eksempel kvaliteten på de fysiske omgivelsene.
- **Tilgjengelighet og aktivitet**, aktivitet genererer aktivitet.
- **Tilbud**, som for eksempel handel og uteservering

Bylivsprosjektet er den største bylivsundersøkelsen som er foretatt i Norge. Resultatene ble presentert i fire rapporter/ bøker i 1998. Undersøkelsene er videreført i et forskningsarbeid av sivilarkitekt Einar Lillebye som resulterte i en dr. ing.-avhandling publisert i 2007.

4.3 STEDSKVALITET – PSYKOLOGISK OG SOSIOLOGISK TILNÆRMING

Sosiokulturelle stedsanalyser supplerer øvrige analyser

Steder kan ikke bare forstås som fysiske strukturer, eller som resultat av fysisk planlegging. Hvordan vi opplever et sted og hvilken mening vi tillegger det avgjøres av hvem vi er, hvor vi kommer fra og hvem vi møter. For å forstå disse parametrene, er det utarbeidet ulike analytiske metoder. En av disse kalles sosio-kulturelle stedsanalyser¹⁵. Analysen omfatter enten brede kartlegginger, dybdestudier eller prosessanalyser, og bestemmes ut fra problemstillinger, informantenes posisjoner og stedets størrelse. Viktige begreper i slike analyser er stedsbruk (praksis), stedsbilder (forestillinger og representasjon) og stedsinteresser (makt-relasjoner). Metodevalg i analysen kan være i form av intervjuer, spørreskjemaer, idéverksteder, arbeidsbøker, registrering og fotografering, observasjon og studier av skriftlige kilder.

Behov for flere fagdisipliner i byutvikling

Stedsbegrepet i samfunnsgeografi brukes om sosial og fysisk konsentrasjon av aktiviteter i rommet, eller et krysningpunkt for ulike kommunikasjonsstrømmer¹⁴. Stedenes fysiske utforming er ikke alene en premiss for hva slags aktivitet som skal foregå der, og hvilken betydning rommet får for brukerne. Det er derfor behov for å integrere flere fagdisipliner enn de tradisjonelle fysiske planleggingsfagene, når det skal planlegges i bebygde områder. Universitetet i Oslo har igangsatt flere forskningsprosjekter i grensesnittet sosiologi, samfunnsgeografi og byutvikling, og kan være et utgangspunkt for styrkingen av fagdisiplinen i Statens vegvesen.

4.4 TRANSIT ORIENTED DEVELOPMENT (TOD)

TOD, Transit Orientated Development, kan oversettes med "Kollektivtransport-basert byutvikling". TOD-prinsippet går ut på utforme flerfunksjonelle områder med boliger og kommersielle virksomheter slik at det oppnås maksimal tilgjengelig for kollektivtrafikk og slik at den fysiske utformingen av området fremmer kollektivtransportbruk. Et typisk "TOD-område" har et senter med togstasjon, metrostasjon, trikkeholdeplass eller busstopp. De nærmeste omgivelsene skal være relativt tettbygd mens bebyggelsesstrukturen blir mindre tett jo lenger man beveger seg vekk fra senteret. Byområder med TOD-utvikling er generelt lokalisert innenfor en radius på mellom 400-800 m fra en kollektivstopp, siden man anser dette som en passende distanse for gående.

Flere nye byer etablert etter andre verdenskrig, i for eksempel Japan, Sverige og Frankrike, har mange likhetstrekk med "TOD-områder". På mange måter har nesten alle byer i Nederland og flere urbane utviklingsområder i Danmark hatt elementer av TOD-prinsippet integrert i sin byplanlegging.

¹⁵Sosiokulturelle stedsanalyser – Veileder. NIBR v/ Marit Ekne Ruud, Ingar Brattbakk, Per Gunnar Røe og Guri Mette Vestby. Akershus fylkeskommune Januar 2007.

4.5 SHARED SPACE

Shared space er en metode for å planlegge trafikkarealer/byrom på, hvor alle trafikanter integreres og ivaretas på samme areal. Gater og plasser planlegges i prinsippet uten reguleringer, skilt og separering av de ulike trafikantergruppene. Godt samspill mellom trafikantene er basert på øyekontakt og økt oppmerksomhet. Det "uoversiktlige" trafikkbildet gjør det nødvendig for alle som beveger seg i byrommet å være årvåkne i forhold til hverandre, i motsetning til gjennomregulerte byrom der trafikantergruppene er separert og det tilsynelatende ikke er noen farer. Men når trafikantergruppene skilles og har hver sin plass i gaterommet, innsnevres blikket, hastigheten økes og folk tar mindre hensyn til hverandre.¹⁶

Formål

- Likeverdig framkommelighet for trafikantergruppene
- Vakrere byrom som er like godt egnet for både opphold, handel og bevegelse
- Mer sosialt liv i byen/tettstedet
- Bedre trafikkikkerhet

Referanseprosjekter i mange land

Belgia:	Oostende	Norge:	Bekkestua og Horten
Nederland:	Drachten, Haren og Emmen	Sverige:	Norrköping og Västervik
England:	Suffolk og London	Danmark:	Ejby og Lyngby
Tyskland:	Bohmte og Lingen		

Viktige rammer for planleggingen

- Vegens bruker skal gjennom rommets utforming, omgivelser og aktiviteter kunne se hvilken adferd som er ønsket og passende
- Skap et sted for mennesker. Trafikantergrupper skal "forhandle" om forkjørretten og ha øyekontakt. Dette reduserer farten.
- Brukerne må involveres i planleggingen
- Detaljering er vesentlig og må understreke helheten
- Når en situasjon føles utrygg er folk mer årvåkne og det skjer færre ulykker; fjern derfor ikke følte utryggheter
- Et "hurtig" trafikknettverk bør være på plass for at et "langsomt" trafikknettverk med shared space skal kunne fungere
- Stedet bør ligge sentralt i byen, der det er viktige målpunkter og virksomheter i nærheten – det bør finnes en merverdi i å oppsøke stedet
- Det bør vurderes tiltak i tilgrensende gater
- Det bør være tilstrekkelig med myke trafikanter og det bør finnes en balanse mellom biler og fotgjengere

¹⁶ *Shared space – Erfaringer med "shared space" ved kryssutforming.* Rambøll Norge AS. Statens vegvesen Vegdirektoratet, 2008



Erfaringer

- Blanding av trafikkgrupper må gjøres med forsiktighet; lav hastighet og aktivt samspill mellom gruppene
- Ulykkesreduksjon der samspillet fungerer
- Personer med funksjonshemming og kollektivtransport er utfordrende å ivareta
- Vakre byrom, - økt folkeliv
- Medvirkning, informasjon, kommunikasjon og lokal forankring i planleggingsfasen
- I ett av referanseprosjektene (Drachten) oppfatter eldre mennesker, bilister og syklister at det er økt fare. Men personskadeulykkene har faktisk blitt redusert fra 8 til 0.
- Forsinkelse for bil- og kollektivtrafikk i noen av prosjektene
- Gjennomkjøring for sykkel kan/bør henvises til omkjøringsrute

Byliv og bykvaliteter

- Samlede funksjoner/ mixed use
- Små avstander og færre barrierer
- Bevisst utforming og høyere prioritering av fotgjengere fører til flere mennesker som bruker mer tid i byrommet; altså mer byliv.

4.6 TRANSPORT I BY – UTFORMING AV HØYTRAFIKKERTE GATER

Som en del av etatsprosjektet "Transport i by" har Statens vegvesen gjennomført et prosjekt som kan bidra til å stille de riktige kravene til utforming av regionale bygater med store mengder motorisert trafikk, såkalte høytrafikkerte gater (HTG).

I rapportens kapittel 3 diskuteres ulike problemer og konflikt som oppstår når det er ubalanse mellom tilrettelegging for bruk (utforming og regulering og det faktiske sett av brukergrupper i slike bygater).

KONFLIKT: UBALANSE MELLOM BRUK, FORM OG FUNKSJON

I mange kommuner diskuteres små og store prosjekt som har som mål å gjøre byenes høytrafikkerte gater triveligere, vakrere, mer trafikksikre og miljøvennlige. Grunnen kan også være å øke bykjernenes kommersielle konkurransekraft mot eksterne handelsentre eller å forbedre kollektivtrafikkens standard. Kommunenes trafikk- og byplanleggere savner i dag en aktuell veiledning for hvordan slikt forandringsarbeid kan foregå¹⁷.

Trafikk er både en forutsetning for en attraktiv by og en trussel mot dens tiltrekningskraft. Biltrafikkssystemet påvirker byens attraktivitet på tre måter:

- På **overordnet nivå** har investeringer i storskala vegtrafikkssystem en tendens til å erstatte tilgjengelighet med framkommelighet, hvilket leder til utflytende arealbruk, segregering av funksjoner og til barrierer.
- På "**gatestrengnivå**" – langs HTG, har trafikkvolum, kjøretøysammensetning og hastighet som geometrisk utforming og regulering "tillater", er det en direkte sammenheng med gatens attraktivitet som bolig- og næringsområde, som identitetsskaper og som "hovedgate" i bydelen.
- På **lokalt nivå** er det trafikkvolum, kjøretøysammensetning og hastighet i kombinasjon med gaterommets utforming samt type virksomheter som bestemmer hvor attraktivt området er som sosialt og offentlig rom både for de som bor der og for regionen for øvrig.

¹⁷ Utforming av høymotoriserte gater, kapittel 3, forfatter Anders Hagson

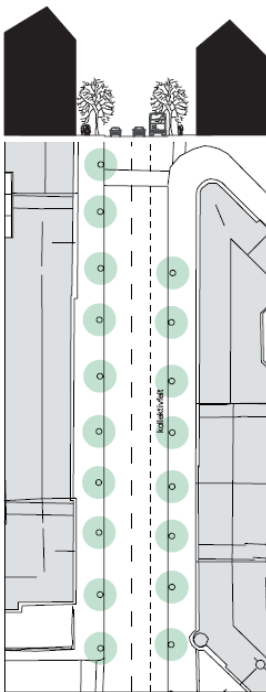
ET BALANSERT GATENETT FORDRER PRIORITERING AV BRUK

Et hvert gatesnitt rommer mulighet for mange løsninger, avhengig av hvilken prioritering som legges til grunn. Prioriteringer kan gå på "framkommelighet", "tilgjengelighet" eller "opphold" og de kan gå på ulike brukergrupper.

Bygdø allé ble valgt ut som case for drøfting av løsninger. Gaten rommer mange brukergrupper og representerer både oppfylte og latente behov. Det ligger særlige bindinger i kastanjealleen som har gjort gaten kjent.

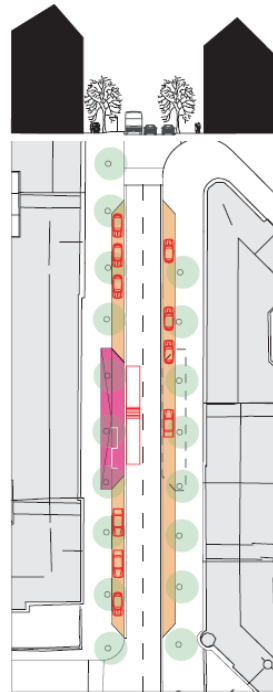
Det vises til hvordan målsettingen og prioriteringen kan tilgodeses gjennom endringer i gatens

- karakter – for eksempel prioritering av gaten som strøkgate med møbleringsone
- funksjon – for eksempel prioritering av busstrafikk på bekostning av biltrafikk
- fysisk utforming – for eksempel forbedret holdeplassutforming på bekostning av P-plasser
- reguleringer – for eksempel forbud mot stans/varelevering i rushtiden



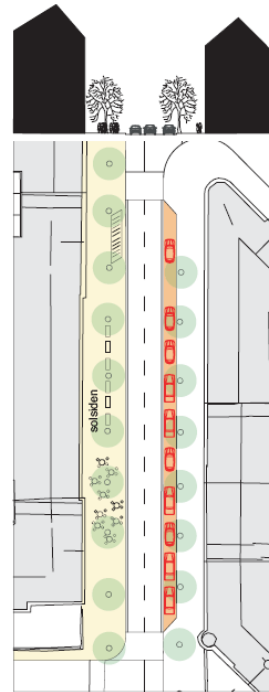
Dagens situasjon - Bus
Prioritet: Busstrafikken

Kollektivfelt i retning ut av byen. Biltrafikk: ett felt i hver retning, ekstra bredde inn mot sentrum – tilgodeser handel. Brede fortau for fotgjengere. Syklister i kjørebane eller på fortau (de fleste).



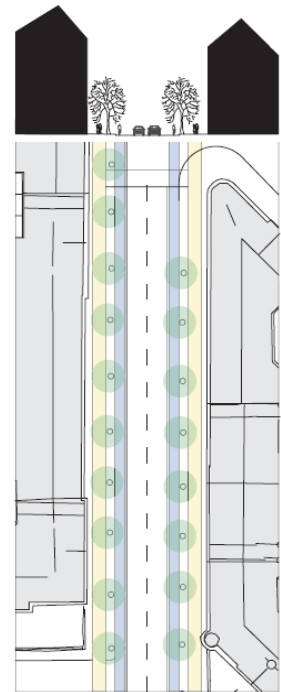
Prioritering 1 - Connecting
Prioritet: Tilgjengelighet
"Å komme til"

P-plasser for besøks-parkering/varelevering. Brede holdeplasser for kollektiv med høy kantstein mot kjørebane. Fartsgrense 30-40 km/t.



Prioritering 2 - Place
Prioritet: Opphold
"Å være på"

Oppholdssone på solsiden. Tradisjonell stans- og parkeringslomme på andre siden. Avviklingen av biler og busser nedprioritert i forhold til i dag – i praksis nedgradert til strøkgate. Sykler i vegbanen ved 30-40 km/t.



Prioritering 3 - Multi Free way
Prioritet: Sykkeltrafikk
"Å komme fram og forbi"

I hht vedtatt plan inngår Bygdø allé i hovedsykkelvegnettet. Standard-løsningen er sykkelfelt på begge sider. Buss og bil får dårligere framkommelighet. Gaten opprettholdes som transportkorridor, men med mindre motorisert ferdsel.

4.7 PLANLEGGING FOR GÅENDE

Teksten er hentet fra *Gåboka* utgitt av Vegdirektoratet i 2005¹⁸.

Boken er skrevet for alle som på ulike måter kan påvirke, og har ansvar for hvordan en fotgjenger opplever det å gå – på en helt vanlig dag, på et helt vanlig sted – i sitt eget hverdagslandskap.

Inge Dahlmann
forfatter

Å gå er godt for helsen

Vi går på ulikt vis – etter hvilken livsfase vi er i. Hvor vi går og hvorfor vi går varierer med alderen.

Folks fysiske helse har fått mye oppmerksomhet den senere tiden. Førti år gamle menn er blitt seks kilo tyngre, og barns motoriske evner dårligere. Denne utviklingen har foregått de siste 20-30 åra. Mindre fysisk aktivitet i hverdagen er årsaken. Fysisk aktivitet påvirker også den mentale helsen til folk.

Skolevegene er i fokus, og naturlig nok er trafikksikkerhet et hovedtema. Det er imidlertid et paradoks at skolevegen i mange tilfeller er blitt farligere fordi foreldrene ofte kjører barna sine til skolen.

Nesten hver reise har et element av gange i seg – også når bilen eller bussen er transportmiddelet.

Gange kan erstatte mange korte bilturer

En tredel av alle bilturer er under to kilometer. Mange ville nok heller gå enn kjøre om forholdene hadde vært bedre tilrettelagt. Bedre planlegging og tilrettelegging krever kunnskap om hva disse trafikantene trenger.

Undersøkelser i EU viser at 75-80 prosent av de spurte mener at der det er konflikt mellom kjørende og gående, skal de gående prioriteres.

Snarvegene er viktige. De er ofte en effektiv etappe selv om kravene til universell utforming ikke er innfridd. En sti, ei trapp eller et smug kan være av stor verdi for at de gående best mulig skal kunne ta seg fram. Gående bør ikke miste fordelene av å bruke sitt eget nærmiljø der folk er kjent og føler seg hjemme. Å gå skaper trivsel i hverdagen.

Utfordringen for planleggerne er å finne ut hva som skal til for å skape et godt tilbud for de gående. Finner vi svarene på disse utfordringene eller klarer å skape debatt rundt dette, kan det føre til at en finner fram til gode løsninger. Viktige stikkord her er: livskvalitet, nærmiljø, møte mellom menneske, lek, opplevelser og skolevei for å nevne noen.

Hvem har ansvaret for helheten?

Forhold for gående blir lett et resultat av planlegging for andre hensyn.

Statens vegvesen har ansvar for bygging av gangveger langs riksvegene. Ofte skjer dette uten en plan der gangtilbudet i bygda eller tettstedet er analysert og vurdert. I kommunene ivaretas gåendes interesser og behov av en rekke forskjellige etater og sektorer gjennom ulike budsjett og ulike strategiske mål.

¹⁸ *Gåboka*. Inge Dahlmann. Statens vegvesen. UTBpublikasjon 2005/05

Hva fremmer lysten til å gå?

Det er mange argumenter for å lage bedre anlegg for gående. Når vi går, utforsker vi omgivelsene, tar del i den sosiale sfære, møter mennesker og tar del i naturopplevelser. Vi belaster heller ikke samfunnet med unødig bilkjøring. I Norge og den vestlige verden er overvekt og dårlig fysisk form et økende problem i befolkningen.

Barn mangler grunnleggende ferdigheter i motorikk. Hovedgrunnen til denne utviklingen er at vi beveger oss for lite. Ved å gå eller være i bevegelse en halv time daglig får vi dekket det viktigste grunnbehovet for mosjon.

Skal folk gå, må de ha lyst til å gå. Få utsetter seg for å gå langs trafikkerte veier på uendelig strekk med stygg og kjedelig gang- og sykkelvei, hvis de ikke er tvunget til det. Det er derfor en utfordring å lage attraktive anlegg for gående. Det vil si gode byer, tettsteder og boligområder med vakre anlegg som innbyr til sansning og velvære, og med effektive gangsystemer som gjør bena til et uovertruffent framkomstmiddel.



Figur 4.1 Grunntrening og helsearbeid i hverdagen.

SKOLEVEGEN – EN FRISTELSE?

Skoleveien er en viktig del av barndommen. Her får barna venner, de leker, kranbler, utforsker og lærer seg å beherske omgivelsene og sitt sosiale miljø. Det er status for et barn å mestre skoleveien. Det handler om å vokse, om å bli stor. Skoleveien er en viktig arena uten voksne. Undersøkelser viser at når barn ikke er styrt av voksne, beveger de seg dobbelt så mye.

I arbeidet med å bygge skoleveier har trafikksikkerhet vært i fokus, og dette har man langt på vei lyktes med. Det er få ulykker på skoleveien. I tillegg til trafikksikkerhet er skoleveiene som regel dimensjonert for et effektivt vedlikehold og brøytebilens krav til framkommelighet. Krav til visuell og opplevelsesmessig kvalitet på skolereisen har vært lite vektlagt. Når man ser hvilke skoleveier barna blir tilbudt, er det kanskje forståelig at mange barn ønsker å bli kjørt til skolen. For å lage et fristende gåtilbud til skolebarn, må skoleveiene dimensjoneres ut i fra barnas kriterier og behov, slik at det blir stimulerende, effektivt og hyggelig å gå.



Figur 4.2 Hvordan ser skoleveiene til barna ut? Frister de til lek, bevegelse, undring, utforskning og opplevelse, eller er de lange strekk med trygg uutholdelig kjedsomhet? En korrekt utformet gangvei i henhold til "boka". Alle normer til en gang- og sykkelvei er tilfredsstillt, men ønsker noen å gå her? Er dette et anlegg for gående? Eller er det et anlegg for brøytebilen?

Figur 4.3 Dette stedet oppfattes av mange som et fint sted å gå. Hvorfor? Veien ligger fint i landskapet og følger det bølgete terrenget og slynger seg mellom de storvokste trærne. Det er ikke nødvendigvis endepunktene som er målet, men reisen i seg selv. Ingen av vegnormalenes krav til utførelse av et anlegg for gående er til stede. Hvor er feilen?

KUNNSKAP OG SANSNING

For å lage gode anlegg for gående må vi ha kunnskap om gående og om planlegging generelt. Det finnes mye litteratur både om byplanlegging og trafikkplanlegging, men det finnes lite som er skrevet for gående.

Noen spørsmål bør stilles når man planlegger et sted for gående:

Hvem planlegger vi for? Er det for en 4-åring på vei til en venn, eller for en 40-åring på vei til jobben?

Hvor skal de gående? Hvor ville det være fint å gå?

Hvilke krav til komfort og opplevelse har de ulike grupper av gående vi planlegger for?

Hvor er vi? Er vi i byen? Er vi på landet? Er vi i tettstedet? I drabantbyen?

Hvordan bør da tilbudet for de gående være? Vi kan ikke snakke om gående og anlegg for gående uten å snakke om sansning, skjønnhet, opplevelse og menneskelighet. I tillegg til faglig kunnskap må vi også bruke egne erfaringer og opplevelser.

- Hvor synes vi det er fint å gå?
- Hvor unngår vi å gå?
- Hva opplever vi som behagelig?
- Husker vi de viktige opplevelsene som barn?
- Hvor liker vi å gå i dag?
- Hvor ville vi like å gå?
- Når vi går, er vi i omgivelsene. Vi transporteres ikke gjennom dem.

Sted og folkeliv

Utformingen av boligområder og tettsteder har stor betydning for hvordan gående bruker nærmiljøet og hvor lang tid de oppholder seg ute.

Byggforsk har undersøkt dette. Et sted er attraktivt for gående hvis det har mange knutepunkter, hvor veier krysser hverandre, og det må finnes et mangfold av ruter med snarveier og stier som forbinder de ulike områdene.¹⁹

Det er også viktig at det er mange veier ut og inn av området. Lange, ensformige slynger er kjedelige, og blindveier er ødeleggende for "gålysten".

Kartene under viser to bydeler som er sammenliknet med hensyn til gående og folkeliv. Det ene kartet viser et typisk sentrumsområde, mens det andre viser et forstadsområde. Dette er to svært forskjellige områder hva befolkningstetthet og opplevelsesrikdom angår. Sentrumsområdet har en bystruktur som gir mange kryssløsninger og en rekke veier og stier på kryss og tvers, mens forstadsområdet viser et helt annet bilde. Her går gatene i lange strekk, med mange blindveier, få kryss og området har liten variasjon. Undersøkelsen viser at det er i sentrumsområdet at folk går mest på tur og tilbringer mest tid ute. Områdene har samme antall boliger. Sentrumsområdet har med andre ord langt større tetthet av folk enn forstadsområdet. Når det samme antall folk er ute, virker folkelivet rikere og mer attraktivt i sentrumsområdet. I ytre by er områdene så store at folk forsvinner.



Figur 4.4 Områder i Bergen

GODT

Knutepunkter
Alternative ruter
Mange veier inn/ut av området

DÅRLIG

Store slynger
Blindveier er ødeleggende for "gålysten"

¹⁹ *Folkeliv og samhandling i Urbane boligområder i Norge – om forhold som påvirker omfang av kontakt og folkeliv i urbane boligområder.* Berit Nordahl. Byggforsk.

Folk gir folkeliv

Det betyr mye for et sted at folk stimuleres til å bruke tid utendørs. Det er den tiden beboerne tilbringer ute som skaper aktivitet og livlige områder. Det er summen av alle beboerens ærender i området, turer med eventuelle pauser på benken eller plenen, det er tiden de tilbringer på kafeen eller tiden de bruker på veien til eller fra mål utenfor området som er med på skape folkeliv. Flere folk ute gir mer folkeliv og mer trygghet. Dette gir gode tettsteder og boligområder.



Figur 4.5 Gode omgivelser for gående gir folkeliv

Snarveger er effektivt

Å gå er effektivt, spesielt over kortere strekninger og i ulendt terreng. Snarveier i boligområdene er derfor av uvurderlig verdi. Eksempler på snarveien er stien som går gjennom kvartalet, skogholtet, over løkka, på tvers av ravinedalen som skiller bebyggelsen og den smale trappen som forbinder de to veiene. Snarveiene gjør gange til et uovertruffent transportmiddel i nærmiljøet og gjør veien til bussholdeplassen, skolen, barnehagen, butikken, lekeplassen og parken både effektiv og trafiksikker. Snarveiene beriker områder. Det blir flere alternative ruter å gå, det blir flere turer, krysningspunkter og mer variasjon. Dette liker gående, dette stimulerer gålysten.



Figur 4.6 Den uformelle og effektive snarveien. Snarveien krever lite areal, og det er kjapt å møte en kamerat eller å gå til bussen.

Barnetråkk

I konsekvensutredninger vet vi hvor elgen trekker og frosken hekker, men ikke hvor barna går, leker og oppholder seg.

Sitat fra planlegger

Dette utsagnet fra planleggeren forteller mye om hvordan gående er behandlet i planleggingen. Barn er gående! Hvem kartlegger hvor folk går, hvor de skal, hvor de liker å gå eller hvor ville de ønske å gå? Og hvis det gjøres, hvordan avspeiler det seg i planleggingen? For å ivareta barns rettigheter i planleggingen gjennomførte Statens vegvesen en registrering av hvordan barna brukte nærmiljøet sitt i Våle kommune. Registreringsmetodikken kalles barnetråkk. Registreringen ble gjennomført som en del av konsekvensutredningen for ny E18 gjennom Vestfold. Dette viser hvordan rikspolitiske retningslinjer (RPR) for barn og ungdoms oppvekstvilkår kan bli satt ut i livet. Erfaringene fra barnetråkkundersøkelsen i Våle viste at skogsområder nær boligområdet er tilnærmet uerstattelige, at vann er en grunnleggende attraksjon og at spennende ting langs veien er viktige for barn. Kanskje burde det også lages eldretråkk, ungdomstråkk, hundeluftetråkk og voksentråkk.



Figur 4.7 Barnetråkk

DE FLESTE REISER INNHOLDER ETAPPER MED GANGE

Vi går fra boligen til bussen, fra stasjonen til jobben, fra parkeringsplassen til skolen. Opplevelsen av en effektiv og komfortabel reise er summen av de ulike transportformene. Kvaliteten og effektiviteten på etappene med gange er ofte lite vektlagt. Gående kommer fram overalt, derfor får de ofte lav prioritet.



Figur 4.8 Velkommen til stasjonen? Bildet viser tydelige at det er behov for et tiltak for gående. Slike situasjoner er vanlig. Fotgjengere kommer fram overalt og får derfor ofte lav prioritet.

Figur 4.9 Et enkelt tiltak ønsker velkommen til stasjonen. De gående er ikke i tvil om hvor de skal gå.



Nettverk og helhetlig system

Hvilke områder, steder og attraksjoner skal knyttes sammen på et sted? Med andre ord; hvilke lokale transportbehov skal det legges tilrette for og stimuleres? Gående har andre behov enn en standard gangvei langs hovedveien. Å kartlegge stedlige forutsetninger, hvor de gående skal og hvor de ønsker å gå, gir et grunnlag for å lage et godt og helhetlig og tilbud til gående. Et slikt tilbud bør framstå som et nettverk av muligheter og kan omfatte alt fra uformelle smale stier og snarveier til turveier, gangveier, bolig-gater, fortau, gågater, torg, parker, storslåtte plasser og promenader.

Her er det snakk om å se potensialet i statelige, kommunale og private ressurser. Hva finnes av eksisterende stier, gårdsveier, bolig-gater og gangveger? Hvordan kan disse knyttes sammen og suppleres til et dekkende tilbud til gående på stedet? Et slikt tilbud til gående handler ikke bare om å forflytte seg, men også om å skape fellesrom og møteplasser.



Figur 4.10 Boligområde eller landevei? Denne gangveien har for lav standard i forhold til omgivelsene. Anlegget er utformet som en nødtørftig gang- og sykkelvei med en åpen grøft mot kjørebanelen. Dette er et boligområde! Dette er stedets møteplass og felles område for gående, – dette er med andre ord stedets promenade. Her burde det vært en bred rabatt med trær mot kjørebanelen og selvfølgelig benker i viktige krysningspunkt.



Figur 4.11 Trær er en selvfølge. Dette er et nytt veianlegg i Drammen der beplantningen spiller en viktig rolle. Når trærne vokser til, vil det bli en vakker opplevelse å ferdes under de store trekronene, og fotgjengerne vil føle seg mer skjermet fra biltrafikken.

Lager man en god by for gående lager man en god by

Gående i bykjernen er på mange måter privilegerte. I byen er det korte avstander mellom målpunkter, og det er tradisjon for å legge tilrette for gående med fortauer, gågater, plasser og parker. Det viser seg også at en langt større andel reiser foretas til fots i indre by enn i ytre bydeler.

OVER OG UNDER

Konflikten mellom gående og kjørende løses ofte ved å lage over- eller underganger. Dette innebærer at forgjengerne må vike for biltrafikken. De må gå under, over eller rundt. De får de dårligste forholdene og den lengste veien å gå. En undergang løser et trafiksikkerhetsproblem, den sikrer god framkommelighet for bilistene, men gir uten unntak lite trivelige forhold for de som går. Underganger oppleves ofte som lite attraktive for gående, spesielt etter mørkets frambrudd og på tider av døgnet uten sosial kontroll. Vi liker ikke å gå under jorden eller å oppholde oss på mørke steder uten fluktmulighet, uten oversikt eller utsyn. Det er ikke uten grunn at de første vegfar gikk på høydedragene, at usikt betraktes som en kvalitet enten det gjelder boligens beliggenhet eller stedet vi ønsker å raste. Vi liker utsyn. Vi liker kontroll. Underganger byr på det motsatte.

Det bør derfor alltid undersøkes om det finnes alternative løsninger til underganger. Terrenget på stedet og området karakter vil alltid være en viktig faktor for valg av løsning. Overganger og bruer gir ofte en langt bedre situasjon for fotgjengerne enn trange og mørke underganger. Er undergangene ikke til å unngå, må de bygges så korte som mulig og med så mye dagslys som mulig. For å gi en romslig og lys løsning bør terrenget være åpent på begge sider av selve undergangen. Dette kan kreve store terrenginngrep.

Funksjonsblanding av transportformer bør være hovedregelen i byer og tettsteder

Veien kan også legges under forgjengerkryssingen, slik at det er bilistene som må ta ulempene med dårlig miljø og lengre transportarbeid – det virker ikke urimelig. Et alternativ til å bygge over- eller underganger er å akseptere funksjonsblanding mellom kjørende og gående. Dette bør være hovedregelen i byer og tettsteder.



Figur 4.12 Fotgjengerunderganger bygges for bilene, ikke for gående. Undergangen er mørk, men gir et tiltalende inntrykk. Terrenget på den ene siden er i utgangspunktet lavt. Dette gir atkomsten her et åpent og lyst uttrykk.



Figur 4.13 På den andre siden av gaten ble hele terrenget sjaktet ut og omarbeidet for å gi en åpen og lys situasjon rundt undergangen. Høy kvalitet på konstruksjoner, terrengbehandling og grøntanlegg gjør anlegget til en positiv opplevelse. Anlegget er krevende og stort i forhold til omgivelsene.



Figur 4.14 Dette er en undergang i natur-skjønne omgivelser. Terrenget ligger delvis tilrette for å lage en akseptabel undergang. Er det slik vi vil ha det? Hvordan er det her om kvelden?



Figur 4.15 Tilbudet til fotgjengerne er en mørk og uoversiktlig sjakt under veganlegget.



Figur 4.16 Underganger etablert av trafikk-sikkerhetsmessige grunner fører ofte til omveier for fotgjengerne. Her unngås de tydeligvis systematisk – legg merke til den vel etablerte gangstien til høyre på bildet. Folk til fots søker alltid korteste vei og her representerer undergangen en omveg i forhold til målpunktet for turen. Foto Anders Hagson



Figur 4.17 På Bekkestua er terrenget utnyttet slik at forgjengerne kan krysse veien på en bru. Veien er gravd ned i terrenget, og de gående beveger seg i terreng høyde. Dette gir en åpen, tiltalende og effektiv reise for de gående. Høy kvalitet på utforming av bru, utstyr og beplantning gir en fin ramme rundt reisen.



Figur 4.18 For å hindre trafikkfarlig kryssing av veien er det laget en velformet gangbru ved Stabekk skole i Bærum. Det er en fin opplevelse å bevege seg over brua som sverver mellom store trær og forholder seg fint til landskapet og utsikten. Lengde og plassering av brua i terrenget gjør at stigning og høydeforskjell ikke er en stor barriere ved kryssing av veien.

Byens undergang

Konnerudgata i Drammen var tidligere en viktig akse som knyttet bysentret på Strømsø sammen med tilliggende boligområder. Gaten var en trivelig handelsgate i en levende bydel. På 70-tallet ble det bygd en ringvei rundt bydelen, og fotgjengere ble henvist til tre underganger for å komme til og fra sentrum. Midt i Konnerudgata ble det bygd en rundkjøring og under denne en bred og lang undergang. Dette førte til at sammenhengen i bydelen ble brutt både visuelt, kommunikasjonsmessig, forståelsesmessig og ikke minst følelsesmessig.

Resultatet er at den trivelige handelsgaten har dødd ut. Forholdene for byens liv og for gående har blitt dårlig. Området har forslummet. Den mørke undergangen er en stor barriere og medfører redsel og mistrivsel. Historiene om veskenapping, ran og overgrep i undergangen er mange. De fleste benytter derfor bil i stedet for å gå, spesielt om kvelden og natten. Er det slike byer vi vil ha? Byer hvor man ikke tør å gå hjem etter et kinobesøk?



Figur 4.19 Underganger bryter opp gateløp



Figur 4.20 Undergangen i Konnerudgata er bred og romslig og det er forsøkt å lage en fin undergang. Den har likevel "drept" gata og den vitale bydelen. Mange har prøvd, men det viser seg gang etter gang at det er vanskelig å designe seg bort fra et dårlig valg av løsning.



Figur 4.21 En seksfelts boulevard i München. Store anstrengelser ble gjort for å gjøre undergangen tiltalende og innbydende, men den var ubrukelig for gående. Undergangen ble stengt, og i rulletrappene ble det plantet busker. Nå krysser fotgjengerne gaten på tradisjonell måte, de venter på grønn mann, og er igjen blitt en del av byens liv.

4.8 BOTSFOR

BOTSFOR er en forkortelse for *By og tettstedsforum*²⁰ og er et nettverksforum for planlegging og utforming av vegger og gater i byer og tettsteder.

Nettverksforumet ble etablert i 2002 for å utvikle fagområdet veg- og gateplanlegging i byer og tettsteder samt å bygge opp/ styrke etatens kompetanse innen fagområdet. Problemstillingene med hensyn til planlegging av transportårer i by er generelle, og premissene for slik planlegging er til dels ukjent eller gis lav prioritet. Veger og gater er, og har alltid vært, den viktigste generatoren for by- og tettstedsutvikling.

BOTSFOR er ment å være et forum for samarbeid, koordinering og nettverksbygging innen fagområdet og skal dessuten

- drive med kunnskapsformidling
- formidle erfaringer fra praktisk planlegging ute i regionene
- være forskningsrettet
- etablere samarbeid mellom andre kompetanse enheter i etaten, primært ressursenhetene samt kompetansesenteret i Trondheim
- etablere samspill med eksterne etater og institusjoner, primært med NTNU og UMB
- etablere samarbeid / samordning med det som skjer i regi av andre relevante prosjekter, f eks etatsprosjektet "Transport i by" og "Miljøvennlig bytransport".

En faglig ekspertgruppe inngår i nettverket og har kompetanse fra Statens vegvesen, andre statlige etater, bykommuner, lærerinstitusjoner (AHO, NTNU, UMB og Chalmers) samt representanter fra frittstående konsulentfirmaer. Ekspertgruppen benyttes etter behov for eksempel i idéseminarer.

Idéseminarer er kun én del av virkeområdet til Botsfor, men er utvilsomt de arrangementene som har fått mest omtale og oppmerksomhet. Forumet har til nå gjennomført 14 idéseminarer (Arendal, Narvik, Ålesund, Oslo (Bogstadveien), Larvik, Fredrikstad, Elverum, Tromsø, Trondheim, Førde, Lillehammer, Sandvika, Sogndal og Ski). Studenter fra NTNU, AHO og UMB har deltatt i noen av disse seminarene.

Idéseminarene ble initiert for å sette fokus på planleggingens innledende fase der prosessen føres med utgangspunkt i en felles forståelse av målsetting og utfordringer mellom de ulike aktørene.

²⁰ <http://www.botsfor.no>

KAPITTELSAMMENDRAG

Strategier for byutvikling og transport ses i sammenheng

Det svenske sektorovergripende byutviklingsprosjektet *Den goda staden*, som har som mål å utvikle kunnskap om bærekraftig byutvikling og transportsystem, har oppsummert erfaringer fra strategier i en rekke europeiske byer, blant annet Zürich, Strasbourg, København og London. Ulike drivkrefter og behov ligger bak strategiene i de ulike byene. Transportstrategiene omfatter samtlige bevegelser og transporter i byene og ses som oftest som et strategisk utviklingsverktøy for by- og tettstedsutvikling. Strategiene har et vidt perspektiv og er ikke kun fokusert på å redusere miljøbelastningen og ressursforbruket, men også på å skape god tilgjengelighet for alle samt å utvikle attraktive og gode bymiljøer.

Satsing på miljøvennlig transport gjør byene gode å leve i

Sykkelandelen i **København** er på 34 prosent, det vil si at annenhver danske sykler til jobben i sentrale strøk. Byens lokalisingsstrategi gir en nesten halvert bilbruk, økt tilgjengelighet og bedre livskvalitet.

Strasbourg har et nesten bilfritt sentrum, rett til gratis sykkelgarasje på måneds-kortet samt fri reise på trikken hele dagen for alle i bilen mot at de viser fram parkeringsbilletten fra innfartsparkeringen.

I **Zürich** har kollektivtrafikken absolutt prioritet. Deretter prioriteres fotgjengere og syklistene på bekostning av biltrafikkens framkommelighet. Det bygges bare ut i områder med god tilgjengelighet til kollektivtrafikken og byen har en streng parkeringspolitikk. Zürich anses å være best i verden når det gjelder livskvalitet.

London har som følge av innføringen av trengselsskatt fått redusert trafikken med 30 prosent. Strategier for arealbruk og transport ble utarbeidet parallelt. Den fysiske planleggingen skal bidra til utviklingen av en velfungerende og beboelig storby, blant annet for å reversere utflyttingen fra byen. Mer plass for fotgjengere og syklistene er vektlagt i strategiene. Visjonen om at London skulle være en av verdens beste fotgjengerbyer innen 2015 resulterte i *The Walking plan for London*. Ambisjonen er at flere skal ha gange som førstevalg på korte turer og at lengre turer skal foretas til fots i kombinasjon med kollektivtrafikk. I tillegg skal planen bidra til en revitalisering av det offentlige rom ved å skape byområder med høy kvalitet slik at det å gå oppleves som en verdifull og trivelig aktivitet.

Kensington High street er et eksempel på opprusting av gaterom og forbedringer utformet etter prinsippet "shared space" som løser opp den sterke segregeringen av trafikkantgrupper, blant annet ved innsnevring av kjørebane og fjerning av rekkverk mellom fortau og vegbane. Tross advarsler fra trafiksikkerhetshold om det motsatte har det vært en betydelig nedgang i ulykker på strekningen.

Hovedgatene inn mot det sentrale London er utformet som en konsekvens av områdene de går gjennom. Hovedtrafikkåren A1 går gradvis over fra å være en seksfelts motorveg utenfor byen til å ha et relativt trangt gatetvernsnitt i City. I bysonen mellom varierer tvernsnittet fra firefelts dual carriage-way beliggende i parklignende landskap lengst ute til mer tradisjonelt utformede gater nær sentrum.

San Francisco har hatt en bevisst politikk med å overføre biltrafikk i sentrum til alternative transportformer siden 1959 da innbyggerne opponerte mot de ambisiøse planene om å bygge eleverte motorveger i byen gjennom aksjonen "The Freeway Revolt".

Bystrukturen med tett og lav boligutbygging legger til rette for kollektivtransport som prioriteres høyt. Kollektivtransporten er da også meget godt utbygd med bussruter, trikkeruter og lokale og regionale metroruter. Kollektivtilbudet bygges nå ut ytterligere i raskt tempo.

Å redusere biltrafikken og få persontransport over på kollektiv og sykkel er basert på en visjon som har forankring politisk, administrativt og faglig. Samhandling mellom partene og over forvaltningsgrensene anses som en selvfølge for å lykkes. Strategien går ut på å tilby så gode transportalternativer til bilen at bilbruk nedprioriteres. Samtidig som kollektivtransporttilbudet bygges ut reduseres bilfremkommeligheten, men ikke biltilgjengeligheten. Byen ønsker ikke å forby biltrafikk. Hovedmålet for byens politikere er ikke nødvendigvis å nedprioritere bilbruk, men å gjøre byen til et trivelig sted for byen innbyggere og besøkende. San Francisco har derved gjort mennesket til viktigste premiss i areal- og transportplanleggingen.

Felles problemforståelse og målbilde hos alle aktører

Brukermedvirkning er viktig for å lykkes med vidtrekkende strategier. I Danmark er "debattopplegg, borgerdialog", det vil si en veldig bred prosess med ulike aktører og allmennheten om hva som behøver å utredes og forandres, etablert praksis i den innledende fasen av all planlegging. Gjennom dialogen skapes felles problemforståelse og målbilde hos alle aktører. Prosessen starter lenge før arbeidet med det fysiske planleggingsarbeidet påbegynnes og bidrar til tidlig og god aksept av planforslag.

Strategier både på overordnet og detaljert nivå

Overordnede strategier er fulgt opp med strategier for gjennomføring og retningslinjer for detaljutforming av anlegg. For noen byområder er utarbeidelse av strategier for detaljutforming av gateelementer et ledd i å få gjennomslag for mer overordnede strategier. Å formidle et visuelt uttrykk for hvordan man faktisk vil ha det synes å være et vesentlig grep i denne sammenhengen.

5.1 HVORDAN MØTES UTFORDRINGENE I ANDRE LAND?

Hvordan møtes utfordringene i andre land der utviklingen på areal- og transport-siden har slått mer negativt ut enn den til nå har gjort hos oss?

Det svenske byutviklingsprosjektet *Den Goda Staden* har utgitt en rapport av strategier i en rekke byer i Europa.

Vi gjengir her erfaringene fra rapporten knyttet til strategier for følgende byer:

Zürich, Strasbourg, København og London

For London suppleres gjennomgangen med presentasjon av deres satsing på gange i Transport for Londons strategiske plan *Walking Plan for London* fra 2004 som ble supplert med planretningslinjer nedfelt i publikasjonen *Improving Walkability* i 2005.

London har mange høytrafikkerte gater med blandede funksjoner. Av trafikk-sikkerhetsmessige grunner og trafikkmengde og fart har over tid ført til en sterk segregering av trafikkantgrupper. Kensington High Street er en av disse gatene, men som nå er bygget om etter prinsippet "shared space"

Av eksempler på strategier utenfor Europa omtales **San Franciscos** tilnærming til transport og byutvikling.

Gjennom presentasjonene belyses disse spørsmålene:

- Hensikten med strategiene: lovpålegg, miljøhensyn eller byutvikling?
- Hvor langt har de trukket strategiene?
- Har de lyktes?
- Hvordan har de utarbeidet dem (prosess)?

If you design places for cars, you get more cars.
If you design places for people, you get more people.

Fred Kent
Citizensense 09

5.2 "DEN GODA STADEN"

Svensk sektorovergrepande byutviklingsprosjekt

Vägverket, Banverket og Boverket i Sverige samarbeider med kommuner og Landsting i byutviklingsprosjektet *Den Gode Staden*. Prosjektet har som mål å sammen utvikle kunnskap om byutvikling og transportsystem. Av særlig interesse for prosjektet er det å finne ut hvordan transportsystemets utforming og anvendelse kan støtte opp under en bærekraftig utvikling.

Som et ledd i dette arbeidet har Vägverket utarbeidet en rapport *Samverkande strategier för hållbara transporter och stadsutveckling utomlands – erfarenheter, innehåll, arbetssätt, organisationsformer, effekter*²¹.

²¹ Den Goda staden. Vägverket. Publikation 2006:69.

Det er spesielt interessant for å oss se hva rapporten viser til når det gjelder samvirkende strategier for miljøvennlige transport og byutvikling:

- i større byer for å oppnå god effekt
- for å unngå feilinvesteringer og inkonsekvente tiltak
- for å kunne arbeide etappevis i en langsiktig bærekraftig retning uansett tettstedets størrelse, eksempelvis når det gjelder bystruktur, byfornyelse, lokalisering, vegnettsutbygging, parkeringsstrategier, trafikksikkerhet osv.

Strategier som både skaper forutsetninger for byutvikling, byliv og samtidig stimulerer til et naturlig miljøvennlig og bærekraftig transportmønster, dvs. gir en positiv spiral, er spesielt interessante å se nærmere på.

Ulike drivkrefter og behov ligger bak strategiene i de ulike byene

Arbeidsmetoden med transportstrategier og strategier for byutvikling har suksessivt vokst fram i Europa. Drivkreftene har vært ulike: dels lovsystem, dels kommunale/-regionale planleggingsstrategier, politiske og praktiske ambisjoner om å skape attraktive byer samt økt miljøbevissthet.

Hvilken rolle trafikken har og hvordan denne håndteres i planleggingsprosessen er annerledes i utlandet. Transportstrategiene behandler samtlige bevegelser og transport i byen og ses som oftest som et strategisk utviklingsverktøy for by- og tettstedsutvikling. Den formelle, praktiske og politiske statusen ligger ofte på et veldig høyt nivå.

Strategiene omfatter oftest:

- strategier for å minske behovet for transport og å overføre til mer miljøvennlige og ressursbesparende transportmåte, inklusive bystruktur og lokalisering av bebyggelse og økt samvirke med transportsystemet.
- strategier for bedre oppholds- og bomiljø i sentrum og boligområder
- strategier for alle trafikantkategorier og reisemåter samt dem i mellom (intermodalitet) for økt tilgjengelighet
- strategier for mer effektiv utnyttelse av transportkapasiteten, minsket miljøbelastning og ressursbruk

Strategiene har et vidt perspektiv og er ikke bare fokusert på å redusere miljøbelastningen og ressursforbruket, men også på å skape god tilgjengelighet for alle og utvikle attraktive og gode bymiljøer.

Rapporten viser til gode resultater:

- 34 prosent sykkelandel dvs. annen hver danske sykler til jobben i sentrale **København** samt lokaliseringsstrategier som gir nesten en halvert bilbruk, økt tilgjengelighet og bedre livskvalitet.
- Nesten bilfritt sentrum, rett til gratis sykkelgarasje på månedskortet i **Strasbourg** samt fri reise på trikken hele dagen for alle i bilen mot at de viser fram parkeringsbilletten fra innfartsparkeringen.
- Vesentlig flere kollektivreiser per person i **Zürich** enn i "trikkebyen" Gøteborg, absolutt prioritet for kollektivtrafikken. Deretter prioriteres fotgjengere og syklist på bekostning av biltrafikkens framkommelighet. Utbygging bare i områder med god tilgjengelighet til kollektivtrafikken. Det praktiseres en streng parkeringspolitikk. Zürich anses å være best i verden når det gjelder livskvalitet.
- 30 prosent mindre biltrafikk i sentrale **London** – og bedre framkommelighet for bilistene enn på mange år og bedre forutsetninger for by- og næringsliv.

Også mindre tiltak gir gode resultater

Strategiene som ligger bak resultatene i disse byene er ganske omfattende, men rapporten viser til at det også er mulig å anvende mindre vidtrekkende strategier og tiltak som bidrar til en positiv spiral, som for eksempel:

- Økt plass til fotgjengere, opphold, sosialt samvær og rekreasjon for å skape gode bymiljøer med opplevelseskvaliteter. Fotgjengere betraktes som en egen transportgruppe.
- Vesentlig bedre forutsetninger for sykklistene med satsing på sykkelparkering, kvalitet på sykkelvegene og samvirke med kollektivtrafikken. Årlige evalueringer sammen med sykklistene (sykkelrevisjoner).
- Rask, pålitelig og attraktiv kollektivtrafikk fås med prioritet i kryss og på strekninger, god utforming av holdeplasser og knutepunkter i samspill med bebyggelsen, gående og syklist. Tiltakene bidrar til å høyne kollektivtrafikkens status hos brukerne.
- Vel gjennomtenkte parkeringsstrategier som også respekterer og prioriterer behov og plass for andre trafikanter som er vesentlige for tilgjengelighet, funksjon og bymiljø i ulike deler av byen.

Erfaringer fra andre byer er at tiltak som gir muligheter til økt tetthet og utnyttelse av kapasitet også skaper bedre forutsetninger for økonomisk utvikling og økt byliv. I de store byene kombineres dette med for eksempel trengselsavgifter og system for trafikkstyring for en mer effektiv måte å utnytte transportkapasiteten og få en akseptabel tilgjengelighet. Erfaringene viser at en altfor omfattende biltrafikk paradoksalt nok kan bli en begrensning for seg selv og byens utvikling.

Et annet område som er interessant for vår del er lokalisering og bebyggelsesutvikling, der transportsystemet og lokalisering i de studerte byene gjensidig støtter hverandre og er hverandres forutsetninger. Dette gjelder spesielt spillet mellom lokalisering av personalintensive arbeidsplasser, kollektivtrafikk og sykkeltrafikk. Effekten er langsiktig og vesentlig for å nå en langsiktig bærekraftig utvikling.

Felles problemforståelse og målbilde hos alle aktører

Brukermedvirkning er viktig for å lykkes med vidtrekkende strategier. I Danmark er "debattopplegg, borgerdialog", det vil si en veldig bred prosess med ulike aktører og allmennheten om hva som behøver å utredes og forandres, etablert praksis i den innledende fasen av all planlegging. Gjennom dialogen skapes felles problemforståelse og målbilde hos alle aktører og allmennheten. Prosessen starter lenge før arbeidet med det fysiske planleggingsarbeidet påbegynnes og bidrar til tidlig og god aksept av planforslag.

Strategier både på overordnet og detaljert nivå

Overordnede strategier er fulgt opp med strategier for gjennomføring og retningslinjer for detaljutforming av anlegg.

For noen byområder er sågar utarbeidelse av strategier for detaljutforming av gateelementer et ledd i å få gjennomslag for mer overordnede strategier. Å formidle et visuelt uttrykk for hvordan man faktisk vil ha det synes å være et vesentlig grep i denne sammenhengen.

5.3 ZÜRICH

Det følgende er et sammendrag fra rapporten *Den goda staden*.

Byen med omegn har mer en 1 million innbyggere hvorav selve byen har ca 400 000 innbyggere. En avgjørende faktor for utviklingen på 60- og 70 tallet ble dyre tunnelbaneløsninger nedstemt av befolkningen og pengene ble satset på bedre framkommelighet for busser og trikker.

Mot slutten av 70-tallet ble det besluttet at kollektivtrafikken skulle gis førsteprioritet i hver konflikt med andre trafikkslag. Denne strategien ble komplettert med at fotgjengere og syklistene skulle gis prioritet mot slutten av 80-tallet.

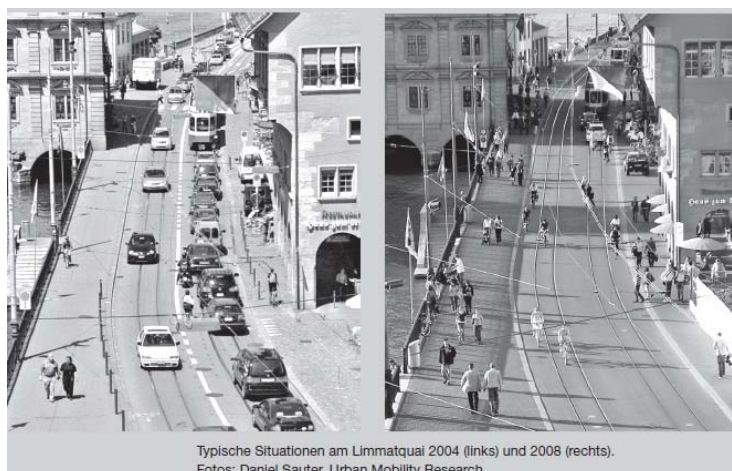
Siden 2005 har de hatt en samlet transportstrategi som er koplet til byens overordnede mål med tydelige retningsmål og 18 delstrategier som munner ut i detaljerte gjennomføringsplaner. Til dette hører også gjennomføringsregler som kan ses på som et kvalitetssikringssystem for implementering av tiltak som stemmer overrens med de overordnede målene.

Enhetlig mobilitetskultur som motsats til sektorbasert trafikkpolitikk

Strategiarbeidet ble innledet med en politisk prosess (2001) som hadde en tydelig forankring i overordnede transportmål og visjon om utvikling av byen i en mer bærekraftig retning med fokus på næringsliv og sosiale forhold. I stedet for å utvikle en sektorbasert trafikkpolitikk, ledet prosessen til utarbeidelsen av en strategi som ble kalt enhetlig mobilitetskultur (2001).

Sentrale punkter i transportstrategien er raskere kollektivtrafikk for å beholde og styrke attraktiviteten. Trafikkstyring inn mot sentrum skal regulere køer og dempe farten. Restriktiv parkeringspolitikk i sentrum skal begrense bilbruken til og fra sentrum. Gange behandles som en egen transportform – det å gå inngår i alle reiser og er det lim som binder byen sammen. Syklistene skal integreres med øvrig trafikk.

Bebyggelsen skal være tett og konsentrert til områder med god kollektivtrafikk (år 1990). Sosial segregering ved at middelklassen flytter ut, skal stoppes gjennom å skape gode og attraktive boligmiljøer og oppruste sosiale møteplasser. Antallet innbyggere skal holdes minst konstant gjennom ny boligbygging, spesielt i byfornyelsesområder. Arbeidsplasser som har forsvunnet skal trekkes tilbake gjennom å skape optimale og attraktive miljøer for næringslivet. Miljø- og rekreasjonsverdier skal ivaretas og forbedres gjennom en kvalitativ forbedring av miljøet i bolig- og arbeidsplassområdene og reduksjon av luftforurensning.



Figur 5.1 Gatebilde 2004 til venstre og i 2008 til høyre

5.4 STRASBOURG

Det følgende er et sammendrag fra rapporten *Den gode staden*.

Strasbourg nordøst i Frankrike består av totalt 27 små kommuner med drøyt 450 000 innbyggere og 260 000 innbyggere i selve byen. Allerede i 1989 introduserte staten en arbeidsmåte for utvikling av byenes transport i en mer miljøvennlig retning. I begynnelsen var prosessen frivillig for deretter å bli fastlagt ved lov i 1996: *Plan de Déplacement Urbains (PDU)*. Det ble der stilt krav om utarbeidelse av strategier i byer med flere enn 100 000 innbyggere. Strasbourg har deretter konsekvent utarbeidet transportstrategier der samspillet mellom alle transport, arealbruk og bymiljø er vektlagt.

Miljø og byutvikling: bakgrunn og drivkraft

PDU ga Strasbourg støtet til arbeidet med alternativer til personbiltransport. Dette ble gjort for å kunne håndtere trafikkøer og utslipp og for å begrense bilens dominans i byen. De innså tidlig at de ikke kunne oppnå god tilgjengelighet eller økonomisk utvikling bare med biltrafikk. Det ble satset på å styrke kollektiv, gange og sykkel og på restriktive tiltak for biltrafikken, blant annet færre parkeringsplasser i sentrum.

Strasbourg har satset på raske trikkeløsninger isteden for tunnelbane siden i 1989. Trikken går i eget gaterom med god utforming og har prioritet i alle kryss. Begrensning av gjennomfartstrafikk samtidig med innføring av sykkelstrategi har ført til reduksjon av biltrafikken. Dette har frigjort plass for gang-, sykkel- og kollektivtrafikken. Satsingen på den futuristiske trikken har gjort Strasbourg kjent, men samtidig har det blitt innført mange samvirkende tiltak som kraftig forsterker hverandre. Antallet fotgjengere har økt med 20 prosent (fra 1990). Andelen kollektivreiser har økt fra 27 prosent til 46 prosent mens bilkjøringen er redusert fra 60 til 45 prosent. Den første trikkelinjen som åpnet i 1994 transporterte ca 70 000 passasjerer per døgn (1998) sammenlignet med ca 18 000 for busstrafikken vinteren 1990, dvs. en økning med 390 prosent!

Andelen kunder som brukte innfartsparkeringene var 5 prosent på ukedager mot 15 prosent på lørdager. Det indikerer at innfartsparkeringene også fungerer for handels- og aktivitetsreiser samt at de bidrar til å skape bedre tilgjengelighet mellom land og by. Den totale tilgjengeligheten til sentrum har sannsynligvis økt både i byen og i regionen. Det kan virke som om handelen har økt; det finns ingen tomme butikklokaler.

Til tross for politiske maktkamper sies det i rapporten *Den gode staden* at det virker som om politikerne har vært enige om å se forandringene i transportsystemet som et strategisk verktøy for byutvikling. PDU-lovgivningen ble pådriver for et mer moderne og mer menneskelig Strasbourg med tydelige funksjonelle og miljømessige krav.



Figur 5.2 Et eksempel fra innfartsvegen fra nord som ble bygd om til tofelts gate med kollektivfelt i midten og sykkelparkering i sidegatene

5.5 KØBENHAVN

Det følgende er et sammendrag fra rapporten *Den gode staden*.

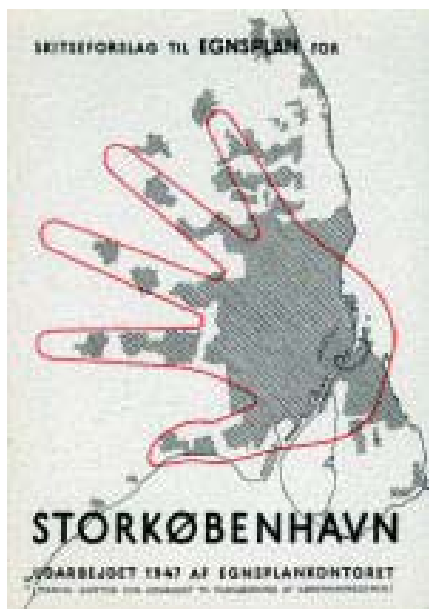
København er interessant som eksempel da byen er en storby like mye som den er sammensatt av flere mindre tettsteder. Stasjonsbyene i Københavnregionens fingrer er ikke større enn mange byer i Norge. Boliger, arbeidsplasser, service, utdanning, kultur mm konsentreres mer og mer til de mest sentrale tettstedene i regionen.

Vi vil være verdens beste by at bo i. En bæredyktig by med byrum, der inviterer til et mangfoldigt og unikt byliv. Vi vil være en metropol for mennesker.

Visjon for Københavns byliv i 2015

FINGERPLANEN FRA 1947

Knutepunktspolitikken i København har sin bakgrunn i Fingerplanen fra 1947



Figur 5.3 Planen, som aldri ble godkjent, fikk stor betydning for planlegging og utvikling i hele hovedstadsregionen.

Fingerplanen handler om byutvikling rundt stasjoner langs det radielle jernbaneliknet. Planen har både trafikale, sosiale, miljø- og økonomiske mål, blant annet å sikre reisemuligheter og tilgjengelighet til sentrale byfunksjoner, beholde grønne områder i bebyggelsen for jordbruk, rekreasjon og friluftsliv og begrense arealbruken. Videre skulle planen bidra til overgang fra bil til kollektiv, avlaste vegnettet, redusere køer, sikre framkommeligheten og forbedre kollektivtraffikkens grunnlag. Samtidig skulle transportenes negative konsekvenser for miljøet reduseres.

Arealbruksstrategien ble fastlagt i regionplanen av 1989. Den innebærer lokalisering av service, boliger og arbeidsplasser i tilknytning til stasjoner med service nær stasjonene, arbeidsplasser innenfor en avstand av 500 m og boliger innenfor en radius på 2 km. Dette førte til økt tilgjengelighet for alle transportmidler – et robust system som medvirket til en positiv utvikling både for de miljøvennlige transportmidlene og for byutviklingen.

Stasjonsnær utbygging gir redusert biltrafikk

Strategien ble fulgt opp²² i 2002 og beregninger viste at de siste 15 årenes bygging av kontorbygg stasjonsnært tilsvarte 800 000 km redusert biltrafikk per dag i rushtrafikken. Dette utgjør ca 2-3 prosent av det daglige biltrafikkarbeidet og drøyt 6 prosent av biltrafikken i rushtiden. Andelen av ansatte som brukte bil på arbeidsplasser i indre by var 10-25 prosent mens for stasjonsnære arbeidsplasser var andelen 40-60 prosent. På ikke-stasjonsnære arbeidsplasser kjørte så mange som 75-85 prosent av de ansatte bil.

Effekten på beboernes bilbruk var ikke like tydelig – de kunne jo ha sitt arbeid der det ikke finnes kollektivtrafikk. Men det kunne konstateres at de som bodde nær stasjonen i gjennomsnitt brukte bilen ca 5 km mindre per dag. Effekten blir derfor nesten en halvert bilbruk for ansatte i stasjonsnære arbeidsplasser. Andre effekter som rapporten viser til er sannsynligvis økt valgfrihet og tilgjengelighet, ikke minst for barn, ungdom, kvinner og eldre.

Fingerplanen har i løpet av sine 50 år ført til en relativt glissen storbyutvikling – på godt og vondt – med grøntstrukturer og jordbruksarealer mellom bebyggelsen. Den økte levestandarden har resultert i en økning i frittliggende boliger samt lengre reiseavstander. En flerkjernet struktur har utviklet seg og gjør at biltrafikken mot og gjennom sentrum er mindre enn i de fleste andre store byer.

Utviklingen i København demonstrerer at samspillet mellom bebyggelse og et riktig utformet trafikksystem er svært viktig og kan gi betydelige effekter på bilbruk og biltrafikk (emisjoner, ulykker, energiforbruk). Sammenlignet med ikkestasjonsnære plasser er en 30-50 prosent reduksjon av biltrafikkarbeidet mulig.

Både antallet og andelen syklist har stadig økt siden 1995. Sykkeltrafikkarbeidet har økt dobbelt så mye som biltransporten på 10 år. 36 prosent sykler daglig til jobben, 27 prosent kjører bil, 33 prosent tar kollektivtrafikken og 5 prosent går.

Satsninger på sykkeltrafikken er integrert i alle plannivåer. I Kommuneplanen er det et mål at sykkel skal ha en sentral rolle i kommunens trafikk.

Sykelstiprioriteringsplanen

Sykelstrategien er en stor suksess og København regner seg som en av verdens beste sykkelbyer. Over 80 prosent av sykklistene synes at København er en god by å sykle i og i det sentrale København sykler annen hver danske til jobben hver dag.

Prioriteringsprinsippene er interessante:

- På alle strekninger der det er mulig innføres "forsterkning av sykkelbaner" (oppmalte sykkelfelt) som en første mulighet
- På utsatte/vanskelige strekninger bygges sykkelstier (sykkelbaner atskilt med kantstein)
- Korte strekninger som bedrer nettstrukturen prioriteres
- Strekninger med mange syklist prioriteres i annen rekke
- Grønne sykkelruter prioriteres i et spesielt program
- Enveiskjorte baner i sentrum tas bort
- Hastigheten er redusert til 40 km/h i den gamle delen av byen. Stort hensyn tas til de gående. Man vil ikke bygge høystandard sykkelbaner i den gamle delen av byen
- Det satses på sykkelparkering ved kollektivtrafikkterminaler, holdeplasser, boliger, arbeidsplasser, butikker og handlesentrum

²² Hartoft-Nielsen 2002

- Parkeringsplasser tas bort, gjøres om til bruk for syklistene og betales av det private
- For større varehus er det krav om sykkelparkering
- Sykler kan tas med på alle tog i, selv i rush
- 25 prosent av sykkelplassene på stasjonene skal være låsbare plasser, 50 prosent skal være overdekkede mens plasser med "vanlig" utforming utgjør 25 prosent

Planlegging i dialog med innbyggerne

Sammen med beboere og andre interessenter skal kommunen komme fram til en balansert bruk av det felles gaterommet, som oppholdsplass og trafikkplass. Forhold som romlige hovedtrekk, overordnede fysiske kvaliteter i bydelen, opplevelsen av veier, gater, park og natur samt sosiale forhold for ulike aldersgrupper og funksjonshemmede ligger til grunn for planleggingen.

Københavnerne skal akkurat som andre dansker ha mulighet til å eie en bil og parkere den nær sin bolig. Om det er nødvendig skal dette prioriteres framfor arbeidsplassparkering. En viktig forutsetning er at boligparkering ikke begrenser bruken av rom og plasser til rekreasjon.

Københavns berømte Strøget ble gågate i 1962 med et areal på hele 15 800 m². Fram til 1973 ble den bilfrie sonen utvidet med flere gågater til nesten 50 000 m². I 1996 omfattet den bilfrie sonen 95 750 m². På en fin sommerdag blir den benyttet av ca 70 000 mennesker. De bilfrie oppholdssonene (torg mm) utgjør ca 67 prosent av den totale sonen. I tillegg til de helt bilfrie gågatene har man i senere tid lagt til fotgjengerprioriterte gater som tillater gjennomsling av biltrafikk i lave hastigheter og mengder.

5.6 LONDON

Det følgende er et sammendrag fra rapporten *Den gode staden*.

Walking is a key component of the transport mix, forming part of most journeys.

Transport for London
Business Plan

Behov for samvirkende strategier for en velfungerende og god by

London, som beskriver seg selv som en verdensby i økonomiske sammenhenger, har gått fra å ha 8 millioner innbyggere i 1961 til 6,8 millioner i 1993. Mot 2016 ventes innbyggertallet igjen å passere 8 millioner.

I 2000 tok borgermester Ken Livingstone initiativet til en samlet transportstrategi for London. Samtidig ble det gjennomført en omorganisering av kollektivtraffikselskapet London Transport til regional trafikkplanleggingsetat, *Transport for London*. Fra å kun være ansvarlig for gjennomføring av transporter fikk etaten nå også ansvar for strategisk planlegging for alle transporter og byens tilgjengelighet.

Parallelt med transportstrategien ble en *Spatial Development Strategi, The London Plan*, utarbeidet for å sikre at den fysiske planleggingen skulle bidra til en velfungerende og god by.

De overordnede målene er konkrete for årene 2000-2010:

- øke bane- og busstrafikkens kapasitet med 40 % hver
- innføre trengselsavgifter for sentrale London
- 15 % reduksjon av biltrafikken i sentrale London
- redusere biltrafikkøkningen i Londons indre by til null
- redusere biltrafikkøkningen i ytre London til en tredjedel

Fraflytting ga støtet til ny transportstrategi

Behovet for en endret strategi var begrunnet i fraflytting. Overklassen hadde allerede flyttet ut og middelklassen holdt på å flytte ut. Om London skulle bli en by som bestod av mer enn glass- og bankpalass måtte transportproblemene løses og London gjøres til en beboelig storby. Det var altså tydelige byutviklingsmotiver bak strategien, der transportsystemet var et viktig strategisk verktøy.

Allerede i forordet til strategien slås det fast at det nå handlet om et tydelig strategisk valg, nemlig at transportsystemet i sentrale London ikke kunne baseres på privatbilismen. Det å bygge ut mer kapasitet for privatbilen verken kunne bli økonomisk eller miljømessig akseptabelt.

Transportstrategien skulle medvirke til økonomisk og demografisk vekst, støtte Londons funksjon som verdensby og føre til sosial integrasjon og fornyelse. Samtidig var det et mål å gjøre Londons transportsystem sikrere, attraktivt og bekvemt ved å løse trafikkøer, forbedre luftkvalitet og miljø og støtte helsefremmende transport.

Balansert transportsystem med høy personkapasitet

Strategien som helhet går ut på å skape et balansert transportsystem som gir høy transportkapasitet og god tilgjengelighet og der de ulike reisemidlene gis gode forutsetninger der de har en naturlig plass og kan aksepteres ut fra et bærekraftig perspektiv.

I Londons strategi introduseres begrepet "Demand Restraint". Tankemåten er den samme som i Zürich og Strasbourg, det vil si at det er ikke en selvfølge at "ubegrenset" etterspørsel, først og fremst fra biltrafikken, skal gis prioritet når plassen og andre ressurser er begrenset. London forholder seg til at transporter bare er en av flere faktorer som bidrar til bærekraftig økonomisk vekst og sosial samhold, og ikke et mål i seg selv!

Strategien legger stor vekt på kollektivtrafikk samt bilbegrensning i sentrale London. Strukturen er bygget opp rundt en transportmiddel- og trafikantgruppeorientert vinkling (gange, sykkel, kollektivtrafikk, biltrafikk, parkering og varetransporter), men erkjenner også et videre perspektiv gjennom blant annet "Streets for All" og "Accessible Transports og Integration".

Mer plass og framkommelighet for fotgjengere er med i strategiene, men koplingen til oppholdsplasser, bymiljø og utforming er ikke like tydelige i Londons Transport Strategy som for Zürich og Strasbourg. Arbeidet pågikk derimot og resulterte i *The Walking Plan for London* som ble utgitt i 2004 – se eget avsnitt under. I 2009 utga Transport for London *Streetscape Guidance 2009 – A guide to better London Streets*, der forholdene for gående, syklende og funksjonshemmede har spesielt fokus.



Figur 5.4 Utbedring i Woolwich bysenter



Figur 5.5 Gateareal tatt i bruk til sykkelparkering

THE WALKING PLAN FOR LONDON

Under den omfattende offentlige høringen for *Mayor's Transport Strategy*²³, klaget mange av Londons innbyggere over hvor vanskelig det var å ta seg fram til fots i byen. De støttet spesielt tiltak for å redusere trafikken og legge forholdene til rette for mer gange.

Planen belyser mange av utfordringene knyttet til dette. Mye hviler på lokale aktører for forbedringer, men *Transport for London* har ansvar for å initiere til tiltak og følge opp planen.

London is a great city for walking. My vision is to make it one of the world's most walking friendly cities by 2015.

Ken Livingstone
Mayor of London

Et mål for *The Walking Plan for London*²⁴ er at flere skal benytte gange som sitt førstevalg for korte turer og at flere lengre turer skal foretas til fots i kombinasjon med kollektivtransport. I tillegg skal planene bidra til en revitalisering av det offentlige rom ved å skape byområder med høy kvalitet til berikelse for innbyggerne i London slik at det å gå oppleves som en verdifull og trivelig aktivitet.

Walking friendly city – fotgjengervennlig by – er definert til å være en by der folk foretrekker gange for å forflytte seg

Walkability – oversatt her (i mangel av noe bedre) til fotgjengervennlighet – er definert til i hvilken grad gange oppfattes som trygt, har gode tilknytninger, er lett tilgjengelig og er en hyggelig opplevelse.

Forhold som gjør en by fotgjengervennlig er beskrevet ved hjelp av de 5 C-er:

Connected – Sammenhengende: Fotgjengerruter skal knytte sammen ulike områder og sentrale målområder som kollektivknutepunkter, skoler, arbeidsplasser, boligområder og fritidsarenaer. Rutene skal utgjøre et sammenhengende og forståelig nettverk.

Convivial – Trivelig: Fotgjengerruter og offentlige plasser skal være trivelige å bruke og innby til sosial omgang, inkludert andre trafikkanter. De skal være trygge og innbydende og ha variasjon i aktiviteter og by på sanseintrykk langs strekningen.

Conspicuous – Oversiktlig: Rutene skal være tydeligere og lesbare, om nødvendig ved hjelp av skilt og vegmerking.

Comfortable – Bekvemmelig: Høy kvalitet på belegning, tiltalende beplantning og arkitektur samt best mulig skjerming fra støy og luftforurensing fra biltrafikken, hvileplasser og leskur skal gjøre det å gå til en positiv opplevelse.

Convenient – Tilgjengelig/praktisk: Rutene skal være så direkte som mulig og by på best mulig forhold for de gående, ikke for bilistene. Dette gjelder for alle fotgjengere, også bevegelseshemmede. Fotgjengerkryssinger skal etableres som en rettighet og skal legges i ønskelinjer for gående.

Bedre design anses som nøkkelen til en urban renessanse i London

I planen erkjennes betydningen av kvalitet i det offentlige byrom. Dårlig design og vedlikehold har over tid ført til forsøpling og utrygghet i mange områder. Enkelte foregangsprosjekter har vist hvilket potensial det ligger i forgjengeraktivitet gjennom opprustning. Flere gangstrøk er allerede etablert eller utbedret som et ledd i byforskjønnessatsingen *100 Public Spaces Programme*.

²³ *Mayor's Transport Strategy. Public Draft.* Greater London Authority. October 2009.

²⁴ *Making London a walkable city – The Walking Plan for London.* Transport for London. February 2004

Det er satt konkrete mål for økning av fotgjengertrafikken

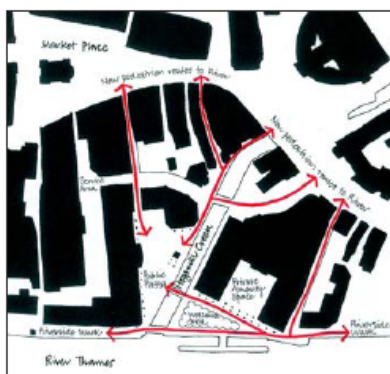
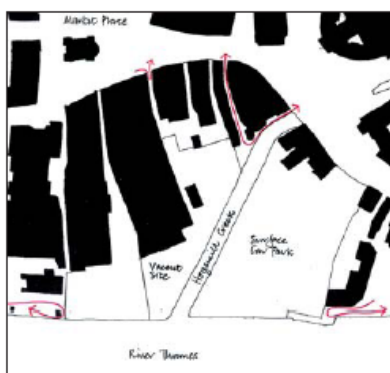
The Walking plan for London (2004) hadde et kortsiktig mål som gikk på å stanse nedgangen i fotgjengerturer. I et mer langsiktig perspektiv – innen 2015 – er målene:

- Økning i andelen gående for turer under 2 miles (3,3 km) med 10 %
- Økning i gjennomsnittlig antall turer til fots per person/per år med 10 %
- Å øke Londons "walkability" – fotgjengervennlighet – med hensyn både folks opplevelse av dette og målt mot andre verdensbyer.

Planretningslinjer skal sikre forholdene for gående

*Improving Walkability*²⁵ – retningslinjer for hvordan strategiene i *The Walking Plan* skal følges opp gjennom den lokale planforvaltningen, ble utarbeidet året etter (2005). Den har fokus på viktigheten av sikre høy kvalitet i fotgjengerens omgivelser, herunder alle gater og plasser. Dette skal blant annet oppnås ved at det stilles krav om vurdering av forhold for fotgjengere i alle offentlige og private utviklingsplaner. Det konstateres at arbeidet med dette feltet krever en annen tilnærming enn det som er vanlig i veg- og trafikketatene og retningslinjene peker på behov for å involvere andre etater, brukergrupper og interessenter. Det er utarbeidet et sett med kriterier og krav for hva som skal vurderes i forbindelse med forhold for fotgjengere.

Utarbeidelse av strategiske og lokale retningslinjer for å sikre bedre forhold for gående anses som avgjørende for å oppnå ønsket kvalitet. Retningslinjene peker på gater har vært planlagt og vedlikeholdt primært ut fra framkommelighet for biltrafikken og at hensynet til gående og de gåendes omgivelser, uten unntak, har vært knyttet til trafiksikkerhet. Tiltak for å redusere ulykker har gått på bekostning av omgivelser som er tilgjengelige og hyggelige å bruke av folk til fots.



Figur 5.6 Illustrasjoner fra *Improving Walkability* som viser ambisjonsnivået for den overordnede strategien. Eksemplet viser etablering av gangdrag i et område ved bredden av Thames.

²⁵ *Improving walkability. Good practice guidance on improving pedestrian conditions as part of development opportunities.* Transport for London. September 2005

KENSINGTON HIGH STREET

Kensington High Street er et eksempel på opprustning av gaterom og forbedringer utformet etter prinsippet om "shared space".

Power needs to move away from the motorist, slowing them down and putting them on the same level as other road users – the pedestrian, the cyclist and disabled groups. People tend to be less inclined to kill you if they have looked you in the eye.

Richard Simmons
chief executive of CABE
Regjeringens rådgivende
organ for arkitektur og
byplanlegging

Enkel og elegant gate etter fjerning av rot og forenkling for fotgjengere

Kensington High Street ligger i hjertet av Royal Borough of Kensington and Chelsea, og er ikke bare en viktig hovedtrafikkåre til London sentrum, men også en viktig kommersiell handlegate inntil attraktive boligområder²⁶.

På midten av 1990-tallet ble det igangsatt planlegging av forbedringer for å høyne kvaliteten på det offentlige rom og bedre trivselen for beboere og brukerne av gaten. Samtidig var det viktig å opprettholde gatens vitalitet og livskraft som en sentralt handlestrøk i konkurranse med eiendomsutvikling andre steder.

Progressive krefter i kommunen og et sterkt engasjement av en tverrfaglig konsulent bidro til at standard trafikk-løsninger ble forlatt til fordel for en mer helhetlig planlegging av gategulvet.

Hensikten var å gjenopprette balansen mellom biler og fotgjengere. Gaten ble ferdigstilt i 2003 og er en nå en godt fattbar og lett tilgjengelig gate. Alt unødvendig visuelt og fysisk rot er fjernet fra gaten, utforming og plassering av nye gatemøbler er samordnet og skillete mellom fortau og kjørebane er klart definert. Omorganisering og forenkling av fotgjengeroverganger og utvidelse av midt-rabatten gjør at gaten kan krysses enkelt og trygt. Det er brukt et begrenset utvalg av materialer med høy kvalitet som også avspeiles i god detaljutforming og utførelse.

Det mest kontroversielle var fjerning av vegrekkverk som skilte fortau og kjørebane og som ble brukt ved sideforskjøvede forgjengeroverganger. Men klarere siktlinjer gjør nå at bilførere og fotgjengere lettere kan hverandre. Tilbakemeldinger fra rullestolbrukere har satt spesiell pris på fjerning av rekkverkene og gjør at de nå kan se og bli sett de krysser gaten.

Kensington High Street har hatt en reduksjon i ulykker

Tross advarsler om det motsatte, har forbedringene i High Street ført til en nedgang i ulykker. Tall fra 2006, viser en reduksjon i ulykker på 47 prosent sammenlignet med situasjonen før oppgraderingen²⁷. Dette må sammenlignes mot en reduksjon på 35 prosent for bydelen som helhet i samme periode. Dette tyder på at forbedring av kvaliteten i området også kan bedre sikkerheten.

²⁶ CABE 1: <http://www.cabe.org.uk/news/kensington-high-street-sees-decrease-in-accidents>

²⁷ CABE 2: <http://www.cabe.org.uk/case-studies/kensington-high-street>



Figur 5.7 Kensington High Street før ombygging til venstre – etter ombygging til høyre.



Figur 5.8 Det er lagt vekt på enkel utforming, ensartede materialer, gatemøblering med høy kvalitet og mer begrenset vegmerking. Etablering av sykkel-parkering i midtrabatten var kontroversielt, men har fungert utmerket.



Figur 5.9 Fotgjengerovergang før ombygging til venstre – etter ombygging til høyre²⁸

²⁸ *Transport and Streetscape Policies*. The Royal Borough of Kensington and Chelsea.



Figur 5.10 Det mest kontroversielle grepet i gaten var fjerning av vegrekkverkene både mellom fortau og gaten, men også i midtrabattene i forbindelse med forskjøvete fotgjengeroverganger. Tross advarsler om det motsatte, har det vært en nedgang i ulykker.

HOVEDTRAFIKKÅRENS MØTE MED BEBYGGELSEN

Følgende bildeserie viser forløpet for hovedtrafikkåren A1s møte med London. Utenfor bebyggelsen er den en seksfelts motorveg.

I møte med byen går den over til å bli en firefelts "dual carriageway" i parklandskap. Gaten har midtrabatt på store deler av strekningen.

Når bebyggelsen blir tettere har A1 tradisjonell gateutforming med fortau på begge sider. Riktignok er det rekkverk i midtrabatten som skal hindre gående i krysse gaten, men den har ellers en utforming som harmonerer med bebyggelsen. (Erfaringene fra Kensington High Street som kan vise til nedgang i trafikkulykker som følge av omfattende gateopprusting, og der fjerning av rekkverk inngår i utbedringen, vil muligens føre til fjerning av slike rekkverk fremover i flere av Londons gater.)

I det relativt sentrale og svært travle området Islington, er gatepreget enda tydeligere før A1 til slutt ender opp i et enda smalere løp i Londons mest sentrale område, City.



Figur 5.11 A1 utenfor London



Figur 5.12 A1: Lyttleton Road , Borough of Barnet



Figur 5.13 A1: Market Place, Borough of Barking and Dagenham



Figur 5.14 A1: Upper Street, Borough of Islington



Figur 5.15 A1: Aldersgate Street, Borough of City

5.7 SAN FRANCISCO

San Francisco har hatt en bevisst transportpolitikk siden 1959

San Francisco har hatt en bevisst politikk med å overføre biltrafikk i sentrum til alternative transportformer siden 1959 da innbyggerne opponerte mot de ambisiøse planene om å bygge eleverte motorveier i byen gjennom aksjonen "The Freeway Revolt". Liknende aksjoner ble gjennomført i byene Philadelphia, New Orleans, Boston, Los Angeles, Memphis, Milwaukee, Minneapolis, Phoenix, Portland, Seattle, Washington DC, Cleveland og Baltimore.

San Francisco er en halvøy og geografisk avgrenset av omland mot syd, Stillehavet mot vest, San Francisco Bay mot øst og sundet Golden Gate mot nord. Arealmessig er derfor byen veldig avgrenset og selve bykommunen utgjør kun halvøya. Byutvidelse foregår derfor i omliggende kommuner som for eksempel Oakland. San Francisco by hadde i 2009 ca 850 000 innbyggere mens San Francisco Bay Area hadde ca 7,5 millioner innbyggere. San Francisco er den tettest befolkede byen i USA etter New York med ca 10 500 innbyggere pr km².

Bystrukturen legger til rette for kollektivtransport som prioriteres høyt

Til tross for sin boligtetthet karakteriseres byen av en tett og lav boligutbygging med få innslag av boligblokker slik vi kjenner dem i Europa. Denne bebyggelsesstrukturen er et ideelt utgangspunkt for en transportplanlegging med utgangspunkt i kollektivtrafikk. Kollektivtransporten er da også meget godt utbygd gjennom bussruter, trikkeruter og lokale og regionale metroruter. Kollektivtilbudet bygges nå ut ytterligere i raskt tempo. Byen ønsker nå å utbygge et godt sykkelnett, men utfordringen er topografien med en kupert gatestruktur, noe som også er en av mange positive karaktertrekk ved byen.



Figur 5.16 Trikken er viktig i San Francisco

Gode transportalternativer gjør at byens befolkning nedprioriterer bilen

Prinsippet om å redusere biltrafikken og få persontransport over på kollektivtrafikk og sykkel er basert på én felles visjon som har forankring politisk, administrativt og faglig. Samhandling mellom disse partene og over forvaltningsgrensene anses som en selvfølge for å lykkes. Prinsippet går primært ut på å realisere så gode transportalternativer til bilen at bilbruk nedprioriteres og anses som en lite effektiv transportform i byen blant byens befolkning, noe den i høyeste grad gjør. Samtidig som kollektivtransporttilbudet utbygges reduseres bilfremkommeligheten, men ikke biltilgjengeligheten. Byen ønsker ikke å forby biltrafikk.

Konkrete tiltak for å begrense bilfremkommelighet er ombygging av gater til å prioritere fotgjengere og kollektivtrafikk, trafikksaneringstiltak, fartsreduksjonstiltak ved at for eksempel alle generelle gatekryss har stopp forbudtskilt (gir en gjennomsnittlig bilhastighet på ca 20 km/t). Dette gjelder ikke hovedgater. Forbud mot parkeringshus og innendørs parkeringsarealer bidrar til økt kollektivbruk. Tidsbegrenset kantsteinsparkering tillates nettopp for å opprettholde biltilgjengeligheten.



Figur 5.17 San Francisco er en fotgjengervennlig by: kombinasjon av tett og blandet arealbruk, korte kvartaler og små gater som gjør det enkelt og attraktivt å gå. Kilde: Better Streets plan

Politisk mål om at byen skal være trivelig for innbyggerne og besøkende

Hovedmålet for byens politikere er ikke nødvendigvis å nedprioritere bilbruk, men å gjøre byen til et trivelig sted for byens innbyggere og besøkende. Mennesket er dermed det viktigste premisset både i areal- og transportplanleggingen i byen.



What is the city but the people?

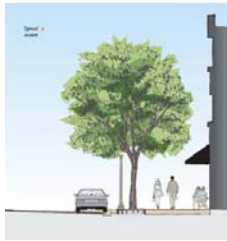
William Shakespeare

Better Streets Plan

Det er utarbeidet detaljerte retningslinjer, *Better Streets Plan*²⁹, som skal bidra til å gjøre gatene mer brukervennlige, attraktive og tilgjengelige slik at de kan vinne tilbake til funksjon som sosial arena for byens liv.

Figur 5.18 Illustrasjonene på neste side er hentet fra *Better Streets Plan*

²⁹ *San Francisco Better Streets Plan. Policies and guidelines for the pedestrian realm Public Draft Review.* San Francisco Planning Department. June 2008



Lokal handlegate



Lokal boliggate



Industrigate



Gate med blandede funksjoner



"Parkways"



Gater inntil parker og andre åpne områder



Boulevarder

KAPITTELSAMMENDRAG

Miljøgater

Målene for miljøgatene er fartsdemping for kjørende, bedre forhold for gående og syklister samt estetisk forbedring av gaten. Evalueringen av de første seksten prosjektene som ble gjennomført på 1990-tallet viser god måloppnåelse. For å få gode helhetsløsninger med ønskede virkninger må de enkelte elementene i gaten ses i sammenheng – stedstilpassede løsninger krever individuell tilnærming.

Byromsprogram legger premisser for allmenningene i Bjørvika

Jan Gehl har gjennomført et større analyse- og byromsprogram for gatene og byrommene i Bjørvika. Hovedgrepet er å etablere fotgjengerbaserte allmenninger som knytter fjorden og bydelen med byens øvrige etablerte områder.

I arbeidet med de ulike allmenningene, har programmeringen hatt en tilnærming fra overordnet struktur til detaljningsnivå. Programmet omhandler rammevilkår, ønsket bruk og liv i allmenningene og angir faglige anbefalinger for strukturelle forbedringer.

Metoden Gehl bruker illustrerer at steds kvalitet er en parameter som må ligge til grunn fra planleggingen starter. Steds kvalitet omhandler både de fysiske omgivelsene, livet som genereres ut fra funksjoners plassering, kontakten mellom byrommet og bygningenes innhold, samt byrommets design.

Frogner plass og Kirkeveiringen

En rekke ulike prosjekter preget av sektorinteresse var foreslått på strekningen, og dette utløste behovet for utarbeidelse av helhetlige retningslinjer for utvikling av Kirkeveiringen. Programmet gir anbefalinger og føringer på både strukturelt og detaljert nivå og har dannet grunnlag for at utformingen av Frogner plass. Stedets byplanmessige og sosiale betydning var vektlagt i formuleringen av prosjektets hovedmål. Resultatet av dette har blitt et byrom der det er større grad av balanse mellom biltrafikken, de myke trafikantene, byromsbrukeren og kollektivtilbudet. Bruken av rommet har blitt revitalisert, og det fremstår i dag som et mer attraktivt sted å oppholde seg.

Søndre kollektivstreng

Søndre kollektivstreng strekker seg mellom Nationaltheatret og Jernbanetorget kollektivknutepunkter, og går gjennom Kvadraturen – et område med betydelig potensial på grunn av områdets sentralitet, historie og gode møteplasser.

Analyse av stedlige forhold, byliv og trafikkbilde ligger til grunn for konseptutviklingen. Mange brukergrupper skal ivaretas, men begrenset gatebredde gjør det umulig å ivareta alle i samtlige gateløp. Dette er et område hvor det tydelig fremkommer at det ikke er plass til alle. Det vil derfor være behov for differensiering og prioritering, både i tid og rom. Målsettingen om økt bruk av Kvadraturen medfører en balansering mellom prioriteringene av tilgjengelighet til området, framkommelighet gjennom området og det å oppholde seg i området.

Tidlig i prosessen ble det gjennomført en måldiskusjon med de forskjellige aktørene. Det var full enighet om de overordnede målene, det vil si det man ønsket å oppnå, men basert på de ulike interessene, var det ulikt syn på hvilke tiltak som skulle til for å oppnå målene.

Drammen – vegpakke og byutvikling

Fra å ha et rykte på seg for å være Norges største vegkryss er Drammen nå en av byene i Norge med størst vekst.

Byutviklingen har kommet som et resultat av samspill mellom mange faktorer og mange aktører. I bunnen ligger tre hovedelementer: rensing av Drammenselva, nytt hovedvegsystem, og opprusting av bysentrum.

Hovedvegssystemet ble gjort om gjennom Vegpakke Drammen som hadde tre grep: Et kapasitetssterkt overordnet vegnett for gjennomgangstrafikken, sentrumsring for å lede lokal/regional trafikk utenom sentrumskjernen og tilknytning mellom sentrumsringen og det overordnede vegnettet.

Ved at tunge trafikkstrømmer har blitt flyttet ut av bysentrum, har det blitt mulig å "ta byen tilbake" slik at trafikken i bygatene i større grad baseres på fotgjengernes premisser. Dette innebærer reduksjon av farten og estetisk opprusting av gatenettet. Oppgraderingen av Drammen sentrum har tiltrukket seg både privat og offentlig utbyggingskapital. Næringslivet ser på Drammen som interessant, og vil være med på oppturen.

Byutvikling er samarbeid, byutvikling tar lang tid og byutvikling er utfordrende.

6.1 MILJØGATER

Dette er en oppsummering av evalueringen av Statens vegvesens Miljøgateprosjekter på 1990-tallet *Fra riksveg til gate – erfaringer fra 16 miljøgater*

Hensikt med evalueringen var å vurdere om prosjektene virker etter hensikten, om brukerne er fornøyde og å vurdere prosjektenes nytte og kostnader for samfunnet. Sammenfatningen av prosjektene hadde også som mål å være til inspirasjon og nytte for lignende prosjekter i framtiden.

Målene for prosjektene var:

- Fartsdemping for kjørende
- Bedring av forholdene for syklister og gående
- Opprydding i gata og estetisk forbedring

Seksten prosjekter ble vurdert: Kjøllefjord, Hommelvik, Batnfjordsøra, Stryn, Voss, Mandal, Valløveien (Tønsberg), Horten, Nedre Langgate (Tønsberg), Hokksund, Flå, Raufoss, Os, Drøbak, Ask, Rakkestad

Evalueringen viste at:

- Kjørehastigheten hadde gått ned
- Fotgjengere og syklister hadde fått bedre forhold
- Gatene var blitt hyggeligere og bedre tilpasset stedet

Stedstilpassede løsninger krever individuell tilnærming

Siden man begynte å bygge miljøgater for 15-20 år siden er det påpekt at det dreier seg om stedstilpassede "helhetsløsninger" – det finnes ingen standardoppskrift. For å få gode helhetsløsninger med ønskede virkninger må de enkelte elementene i gaten ses i sammenheng.



Figur 6.1 Miljøgater. Løkkegata i Mandal til venstre og Ask i Gjerdrum til høyre.

6.2 BYROMSPROGRAM FOR BJØRVIKA

Byromsprogram legger premisser for fotgjengerbaserte allmenninger i Bjørvika

Jan Gehl har gjennomført et større analyse- og byromsprogram for gatene og byrommene i Bjørvika. Hovedgrepet i dette prosjektet er å etablere fotgjengerbaserte allmenninger som knytter fjorden og bydelen med byens øvrige etablerte områder. Dette grepet bryter ned en del av de eksisterende barrierene i området, og etablerer et fleksibelt og tilgjengelig bevegelsesnettverk, forbeholdt fotgjengere og syklist.

Overordnet struktur og detaljeringsnivå er ivarettatt i analysen

I det videre arbeidet med de ulike allmenningene, har programmeringen hatt en tilnærming fra overordnet struktur og ned på detaljeringsnivå. På bakgrunn av dette er forslagene delt i fire kapitler; forutsetninger, livet, byrommets terreng og byrommets kanter. Kapitlet om forutsetninger omhandler byrommets rammevilkår, så som kontekst, omland, høyder og skala, funksjoner, klima og attraksjoner. Det redegjøres for disse, og gis faglige anbefalinger for strukturelle forbedringer. Kapittel to omhandler forutsetninger for livet som ønskes i allmenningen, med fokus på brukergrupper, trafikk og bevegelse, samt aktiviteter fordelt på tid og rom. Byrommets terreng omhandler gategulvet, med møblering, belegning, belysning og beplantning. Bebyggelsens kant omhandler de omsluttende fasadene, med spesielt fokus på grunnplanets kontakt med allmenningen.

Programmet illustrerer at stedskvalitet må vurderes tidlig i planleggingen

Metoden Gehl bruker illustrerer at stedskvalitet er en parameter som må ligge til grunn fra planleggingen starter. De stedlige kvalitetene omhandler både de fysiske omgivelsene, livet som genereres ut fra funksjoners plassering, kontakten mellom byrommet og bygningenes innhold, samt byrommets design.



Figur 6.2 Det er laget Byromsprogram for i alt åtte områder i tillegg til temahefter for design av byrom, belysning med mer.

6.3 FROGNER PLASS OG KIRKEVEIRINGEN

Retningslinjer for utforming ble utarbeidet på tvers av sektorinteresser

Frogner plass på Ring 2 i Oslo er utformet på bakgrunn av dokumentet *Kirkeveiringen; formgivingsprogram* utarbeidet av Statens vegvesen i 1996. Kirkeveiringen strekker seg som en halvsirkel fra Frogner plass i vest til Galgeberg i øst, og er en av Oslos overordnede ringvegssystemer. En rekke ulike prosjekter preget av sektorinteresse var foreslått på strekningen, og dette utløste behovet for utarbeidelse av helhetlige retningslinjer for utvikling av Kirkeveiringen. Målet for formgivingsprogrammet har vært å bevare og styrke parkgatepreget, bedre miljøet, styrke plasser og karakteristiske strekninger, forbedre trafiksikkerheten og klargjøre og forbedre Kirkeveiringens trafikale funksjon. Programmet gir anbefalinger og føringer på både strukturelt og detaljert nivå.

Stedets byplanmessige og sosiale betydning ble vektlagt ved utformingen

Krysset Frognerveien, Halfdan Svartes gate og Kirkeveien utgjør byrommet Frogner plass. Formgivingsprogrammet understreker plassens betydning som start/-avslutning av Kirkeveiringen, og anbefaler etablering av en rundkjøring. Stramme funksifasader i fond av Kirkeveiens avslutning, gjør at rundkjøringen ikke bare er begrunnet av funksjonelle krav, men også formale hensyn rundt helhetsgrepet på et oppløst kryssoverflate. Som følge av prosessen er enkeltelementene utformet spesielt for omgivelsene og avviker fra standardløsninger.

Formgivingsprogrammet som har dannet grunnlag for at utformingen av Frogner plass har vektlagt stedets byplanmessige og sosiale betydning. Disse forholdene har vært integrert i prosjektets hovedmål. Resultatet av dette har blitt et byrom der det er større grad av balanse mellom biltrafikken, de myke trafikantene, byromsbrukeren og kollektivtilbudet. Bruken av rommet har blitt revitalisert, og det fremstår i dag som et mer attraktivt sted å oppholde seg.



Figur 6.3 Frogner Plass

6.4 SØNDRE KOLLEKTIVSTRENG – KONSEPTVURDERING

Søndre kollektivstreng strekker seg mellom Nationaltheatret og Jernbanetorget kollektivknutepunkter, og går gjennom Kvadraturen, - et område med betydelig potensial.

Analyse av stedlige forhold, byliv og trafikkbilde ligger til grunn for konseptutvikling

Det er gjort en analyse av dagens situasjon med fokus på blant annet stedlige egenskaper, byliv, trafikkbilde og tilrettelegging for gange og sykkel. De trafikale barrierene, de til dels innadvendte og tidvis tomme bygningene samt områdets negative sosiale historie fører til at Kvadraturen oppleves som en isolert øy. Likevel innehar området unike kvaliteter som sentralitet, betydelig historisk interesse og gode møteplasser.

Begrenset gatebredde gjør det nødvendig å prioritere

Mange brukergrupper skal ivaretas, men begrenset gatebredde gjør det umulig å ivareta alle i samtlige gateløp. Det vil derfor være behov for differensiering og prioritering, både i tid og rom. Kapasitet for buss og trikk handler også om hvor mye trafikk man ønsker i bygatene, basert på at de også genererer støy, forurensning og barrierevirkning for fotgjengerne.

Målsettingen om økt bruk av Kvadraturen medfører en balansering mellom prioriteringene av tilgjengelighet til området, framkommelighet gjennom området og det å oppholde seg i området. Tidlig i prosessen ble det gjennomført en måldiskusjon med de forskjellige aktørene. Det viste seg å være full enighet om de overordnede målene, det vil si det man ønsket å oppnå. Ut fra ulike interesser, var det imidlertid ulike syn på hvilke tiltak som skulle til for å oppnå målene.

Det er utarbeidet fire alternativer, som strekker seg fra dagens konsept til nytt forslag basert på resultater fra arbeidet i arbeidsgruppen. Det mest omfattende forslaget legger opp til egen trikkegate og egen bussgate, begge toveis trafikkert. Generelt skal alle gater utformes for lav kjørehastighet, slik at barrierevirkning reduseres og fotgjengere prioriteres høyere.

Arbeidet med konseptvurdering har hatt som mål å sikre flyt og regularitet for trikk og buss i området, bedre forholdene for fotgjengere og varelevering, en mer logisk og hensiktsmessig holdeplasstruktur, økt bruk av Kvadraturen, revidert gatebruksplan og universell utforming.

Bedre bymiljø oppnås gjennom dreining av prioriteringene

"I stadig flere sammenhenger er det et tydelig prioritert mål å bidra til bedre bymiljø gjennom en dreining i prioriteringene. For første gang har Statens vegvesen i 2009 sitt tildelingsbrev gjennom Statsbudsjettet fått i oppgave å sørge for redusert bruk av bil i byene. Samme etat har gjennom prosjektet "Bedre Bymiljø" satt fokus på mennesket som bruker av byen og behov for en omprioritering for ivaretagelse av mer miljøvennlig bytransport."

"Gode gangforbindelser dyrkes frem ut fra de kvalitetene og tilbudene som trekker folk allerede i dag. (...) Det er et klart behov at Kvadraturen får flere gode oppholdssoner/-steder."



Figur 6.4 Egen trikkegate i Orléans i Frankrike basert på "shared space". En mulig løsning for Søndre kollektivstreng i Prinsens gate.

6.5 DRAMMEN – VEGPAKKE OG BYUTVIKLING³⁰

1990: Drammen har rykte på seg for å være Norges største vegkryss. Elva som deler byen i to er forurenset og skitten. Nedlagt industri preger deler av bybildet, og sentrum er stygt og skittent.

2010: Drammen er en av byene i Norge med størst vekst. Langs elva spaserer innbyggerne i elvepark og på elvepromenade, og er det varmt, kan de ta seg en dukkert. Bysentrum preges av mange nybygg, både boliger, kontorer, høyskole, nytt bibliotek og nye hoteller. Og flere steder i byen er det anleggsaktivitet, byutviklingen fortsetter.

Samspill mellom mange aktører

Byutviklingen i Drammen har kommet som et resultat av samspill mellom mange faktorer og mange aktører. I bunnen ligger tre hovedgrep: rensing av Drammens-elva, nytt hovedvegsystem, og opprusting av bysentrum. Rensingen av elva var et spleiselag mellom staten og Drammen kommune. Da elva ble ren, åpnet det for at byen kunne vende ansiktet mot elva, ikke fra den. Drammen kommune fulgte dette opp ved å anlegge elvepark og elvepromenade langs elva i hele sentrumsområdet, og ved å bygge ei ny bru for gående og syklende.

Vegpakke Drammen

Hovedvegsystemet ble gjort om gjennom Vegpakke Drammen. Vegpakken har tre hovedgrep:

1. Et kapasitetssterkt overordnet vegnett for gjennomgangstrafikken. Dette overordnede vegnettet består av E18 og E134. E134 gikk tidligere gjennom Drammen sentrum, men er nå lagt utenom byen i tunnel. E18 passerer byen på bru.
2. Sentrumsring for å lede lokal/regional trafikk utenom sentrumskjernen. Dette innebærer blant annet en ny tunnel og ny firefelts bru over elva (ferdig i 2011).
3. Tilknytning mellom sentrumsringen og det overordnede vegnettet.

I tillegg til store vegprosjekter, inneholder Vegpakke Drammen også en rekke tiltak som inngår i byens hovedvegsystem for sykkel.

Når Øvre Sund bru åpnes i 2011, vil det meste av vegpakken være fullført, men to store vegprosjekter mangler finansiering.

Ta byen tilbake

Ved at tunge trafikkstrømmer har blitt flyttet ut av bysentrum, har det blitt mulig å "ta byen tilbake" slik at trafikken i bygatene i større grad baseres på fotgjengernes premisser. Dette innebærer reduksjon av farten og estetisk oppgradering av gatenettet.

Drammen kommune har fulgt opp trafikkreduksjonen i sentrum med blant annet oppgradering av Bragernes torg og Strømsø torg (under arbeid i 2010).

En attraktiv by tiltrekker seg aktivitet

Oppgraderingen av Drammen sentrum har tiltrukket seg både privat og offentlig utbyggingskapital. Byggeaktiviteten og sentrumsfornyelsen har vært betydelig i flere år. Det er bygget mange nye boliger i sentrum, i tillegg til kontorer, høyskole, nytt bibliotek og hotell. Næringslivet ser på Drammen som interessant, og vil være med på opturen.

³⁰ Kilde: Gert Myhren, Statens vegvesen Region sør

Erfaringer fra prosessen

- **Byutvikling er samarbeid.** Ulike offentlige og private aktører må samarbeide om en utvikling i samme retning. For å få fullt utbytte av tiltak gjort av en aktør (f.eks. vegvesenets/statens flytting av trafikk ut av bysentrum), må andre aktører følge opp (f.eks. kommunens og statens/vegvesenets oppgradering av sentrum), det kan i sin tur mobilisere ytterligere aktører (f.eks. private utbyggere).
- **Byutvikling tar lang tid.** Prosessen som vi nyter fruktene av på 2000-tallet startet på 1980-tallet.
- **Byutvikling vil støte på mange utfordringer underveis.** Noen av de viktigste utfordringene i Drammen har vært politisk turbulens og uenighet om løsninger, problemer med finansiering og faglige diskusjoner mellom aktørene.



Figur 6.5 Gamle Drammen. Motorvegen optok før hele elvebredden, og slynget seg deretter inn i sentrum av Drammen og gjorde byen nærmest ufremkommelig for gående. Kilde: Groruddalen.no



Figur 6.6 Ny elvebredd. Kommunen og næringslivet har bygget ut elveparker på begge sider av elva med gang- og sykkelstier, bystrand og møteplasser. Dette er et av grepene kommunen har gjort for å åpne byen for innbyggerne. Den gamle motorvegen er lagt i tunnel og byttet ut med en lokalvei. Kilde: Groruddalen.no



Figur 6.7 I Drammen sentrum var store deler av elvebredden tidligere fylt med parkeringsplasser. Nå er det park-områder, elvepromenade og elve-restauranter. Kilde Fremtidens byer

7 VIDERE ARBEID

7.1 INNSPILL TIL VIDERE ARBEID MED VEG- OG GATENETTSTRATEGIEN

Styringsdokumenter har fokus på bymiljø og miljøvennlig transport

Stortingsmeldinger, deriblant Nasjonal Transportplan, og ulike typer handlingsplaner er dessuten entydige på at det å begrense biltrafikk i byene er nødvendig samtidig som kollektivtrafikk, sykkel- og gangtrafikk skal prioriteres.

Å bygge veger i by på bilens og framkommelighetens premisser har vært idealet fra 1960 og fram til i dag. Men planlegging i by fordrer en annen faglig tilnærming for urbane transportører.

Gjennomgangen av stortingsmeldinger og andre førende dokumenter viser et tydelig behov for vektlegging av steds kvalitet i planleggingen: *"Byer og tettsteder skal utvikles slik at miljø, livskvalitet og helse fremmes gjennom god stedsutforming og boligkvalitet...."*

Utviklingstrekkene aktualiserer målene om bedre bymiljø

Gjennomgangen av utviklingstrekk og utfordringer fordrer fokus på følgende områder:

- **Biltrafikken må begrenses**
Klimautfordringene krever en endring i areal- og transportpolitikken som kan gi redusert biltrafikk. Dette vil dessuten være positivt for bymiljøet som er ved å nå og delvis overskride en tålegrense med hensyn til belastningene fra den stadig voksende biltrafikken.
- **Stor forventet vekst i befolkning og arbeidsplasser**
Nye boliger og arbeidsplasser skal etableres i tilknytning til kommunikasjonsknutepunkt. Staten bør derfor ha en aktiv rolle i byutviklingen i og bidra til at knutepunktene utvikles til å bli attraktive og gode lokalsentre.
- **Regional "superstruktur" i konflikt med eksisterende byområder**
Den regionale byutviklingen gir seg utslag i sterk utvikling i næringskorridorer og knutepunkter. Dette fører til transformasjon og forårsaker konflikter der en ny regional "superstruktur" møter den lokale strukturen i de eksisterende byområdene. Steds kvalitet må være premiss i veg- og gatenettstrategien

Erfaringer fra utlandet vitner om at bylivskvalitet styrkes som premiss for utforming av byens fysiske omgivelser og urbane veg- og gateanlegg. Strategiene har et vidt perspektiv. Det er nødvendig for å svare på utfordringene i byer hvor vekst, transformasjon og utflytting både av boliger og funksjoner truer bymiljøet. Transportstrategiene innrettes for å bidra til utviklingen av attraktive og gode bymiljøer og arealbruksstrategiene bygger oppunder miljøvennlig og bærekraftig transport.

Erfaringene viser at:

- **Tiltak må etableres med utgangspunkt i én felles visjon** som er forankret politisk, administrativt og faglig – suksess forutsetter samhandling over forvaltningsgrensene
- **Alle transporter og tiltak må sees i sammenheng**
- **Det må planlegges langsiktig**

Et balansert vegnett fordrer prioritering av bruk

Trafikk er både en forutsetning for en attraktiv by og en trussel mot dens tiltrekningskraft. I de tette byområdene er kampen om gaterommet stor og det fordrer prioritering av bruk. Prioritering kan ta utgangspunkt i "framkommelighet", "tilgjengelighet", "opphold" eller i ulike brukergrupper.

Krever utfordringene brudd med den segregerte og funksjonsdelte byen?

For Oslos vedkommende er det i deler av ytre by (området langs og utenfor ring3) en finner de største utfordringene knyttet til steds kvalitet. Et stadig mer segregert overordnet vegnett og funksjonsdelt arealbruk fører til økt trafikk samt til konflikter mellom regional og lokal struktur. Lokale bydelssentra tappes for funksjoner og vegene med stadig økende trafikk blir barrierer i den lokale sammenheng.

Hvor begynner byen og hvilke bevegelser skal prioriteres innenfor de tettbygde områdene? Videre analyse må til for å kunne besvare spørsmålet, men det kan være nødvendig å bryte med de rådende prinsippene om streng sonedeling og segregering av trafikken.

Lager man en god by for gående lager man en god by

Bedre bymiljø og livskvalitet er sentrale mål for utviklingen i byer og tettsteder. Mens nødvendig aktivitet skjer nærmest uavhengig av kvaliteten på det offentlige rom, avhenger frivillig aktivitet av hva stedet har å by på og hvordan det får folk til å oppføre seg og føle seg. Offentlige rom blir betydningsfulle og attraktive når de ulike aktivitetene foregår i kombinasjon og er i balanse med hverandre. I utlandet snakker man om en urban renessanse gjennom bevisst og omfattende satsing på det fysiske miljøet.

Barn, unge, eldre og personer som ikke disponerer bil trenger et godt transportalternativ til bilen. Kollektiv, gange og sykkel er for alle. Lager man en god by for gående lager man en god by.

Behov for strategier for overordnet nivå og detaljnivå

Statens vegvesen har en stor rolle i samfunnsplanleggingen og er en viktig aktør i de overordnede prosessene. I tillegg påvirker etaten utformingen av byene og tettstedene på mer detaljert nivå gjennom planlegging og gjennomføring av veg- og kollektivprosjekter.

I planforvaltningen har etaten et betydelig ansvar for helheten i planene. Hvordan samvirket er mellom arealbruk og transport har en fundamental betydning for steds kvalitet. Stor forventet vekst med press på etablering av nye boliger og arbeidsplasser i tilknytning til kollektivknutepunkt aktualiserer dette.

Strategiene må være så vidt detaljerte at de er operasjonelle i planforvaltning og prosjektstyring.

Myter må identifiseres og utfordres

Myter om f eks biltrafikk i by, bybruk og konsekvensene av restriktive tiltak må identifiseres og utfordres.

Områdeanalyser

For å kunne utarbeide en overordnet strategi for veg- og gatenettet i Oslo og Akershus vil det være nødvendig å konkretisere utfordringene knyttet til konkrete geografiske områder. Hvilke områder som velges ut for nærmere analyse foretas ved oppstart av fase 2 i arbeidet med veg- og gatenettstrategien. Områder med fortettingspotensial, transformasjonsområder og områder med særlige trafikale, arealbruks- og miljømessige utfordringer bør prioriteres.

Å gjøre det enkle vanskelig er helt vanlig.
Å gjøre det vanskelige enkelt, veldig enkelt, er kreativitet.

Charles Mingus
jazzmusiker

8 REFERANSER

- Nasjonal transportplan – St.meld. nr. 16 (2008-2009)
- Statsbudsjettet 2010 – Tildelingsbrev for Statens vegvesen
- Regjeringens miljøpolitikk og rikets miljøtilstand – St.meld. nr. 26 (2006-2007)
- Bedre miljø i byer og tettsteder – St.meld. nr 23 (2001-2002)
- Storbymeldingen – St.meld. nr 31 (2006-2007)
- Rikspolitiske retninger for samordnet areal- og transportplanlegging
- Rikspolitiske retningslinjer for barn og unges interesser i planlegging
- Den europeiske landskapskonvensjonen
- Arkitektur.nå – Norsk arkitekturpolitikk
- Framtidens byer
- Kommuneplan 2008 – Oslo mot 2025
- Om Oslopakke 3 Trinn 2 – St.meld. nr 17 (2008-2009)
- Oslos bærekraft og vekst – overordnet arkitekturpolitikk for byen og hovedstaden
- Grøntplan for Oslo – Kommunedelplan for den blågrønne strukturen i Oslo byggesone
- Miljøpark Alna
- Kommuneplan for torg og møteplasser (KDP 17 - 2009)
- Kommuneplan for byutvikling og bevaring (Oslo indre by)
- Flerkjerneutvikling – Om strategier for byutvikling rundt større knutepunkt i Oslo
- Byutvikling i stasjonsnære områder i Oslo
- Fylkesplan Akershus 2004-2009
- Stads- og trafikplaneringens paradigme – En studie av SCAFT 1968" dess forebilder och efterföljare. Anders Hagson Chalmers Tekniska Högskola
- Stads- och trafikplaneringens paradigme. Forderag for Botsfor Sandvika. Anders Hagson Chalmers Tekniska Högskola
- Oslo-trender 2009, Oslo kommune, Byrådsavdeling for finans og utvikling.
- Miljøstatus i Oslo og Akershus, Fylkesmannen i Oslo og Akershus.
- Utforming av høytrafikkerte gater (HTG). Chalmers Tekniska Högskola v/ Anders Hagson, Sivilarkitekt Dag Tvilde v/ Dag Tvilde, Asplan Viak AS v/ Bjørn Haakenaasen, Hilde Haslum, Per Einar Saxegård og Sofia Älfvåg.
- Barns fysiske bomiljø, aktiviteter og daglige reiser. TØI rapport 869/2006. Aslak Fyhri og Randi Hjorthol.
- Bybarna i forskning og planlegging – En kunnskapsoversikt fra 1970- og 80-tallet. Norsk Form mai 2009. Kjersti Hammarquist og Ida Stensbråten.
- Knutepunktets tilgjengelighet for eldre fotgjengere. Masteroppgave UMB 2008 av Kristoffer Rein.
- Jämställd samhällsplanering – förslag på metod. Vägverket.Publikation 2009:8.
- Samverkande strategier för HÅLLBARA TRANSPORTER OCH STADSUTVECKLING UTOMLANDS – erfarenheter, innehåll, arbetssätt, organisationsformer, effekter. Den

Goda staden. Vägverket. Publikation 2006:69.

Gåboka. Inge Dahlmann. Statens vegvesen. UTBpublikasjon 2005/05

Byens liv – gaten som sosial arena. Statens vegvesen Vegdirektoratet.

Making London a walkable city – The Walking Plan for London. Transport for London. February 2004

Improving walkability. Good practice guidance on improving pedestrian conditions as part of development opportunities. Transport for London. September 2005

Mayor's Transport Strategy. Public Draft. Greater London Authority. October 2009.

Streetscape Guidance 2009. A guide to better London Streets. Transport for London

Transport and Streetscape Policies. The Royal Borough of Kensington and Chelsea.

Civilising London's Streets. Case Study: Kensington High Street. Mahmood Siddiqi Head of Traffic and Transportation Policy. The Royal Borough of Kensington and Chelsea.

Report on Road Safety in Kensington High Street. Graeme Swinburne, Director of Transportation & Highways, Royal Borough of Kensington & Chelsea.

CABE 1: <http://www.cabe.org.uk/news/kensington-high-street-sees-decrease-in-accidents>

CABE 2: <http://www.cabe.org.uk/case-studies/kensington-high-street>

Shared space – Erfaringer med "shared space" ved kryssutforming. Rambøll Norge AS. Statens vegvesen Vegdirektoratet, 2008

San Francisco Better Streets Plan. Policies and guidelines for the pedestrian realm. June 2008

Sosiokulturelle stedsanalyser – Veileder. NIBR v/ Marit Ekne Ruud, Ingar Brattbakk, Per Gunnar Røe og Guri Mette Vestby. Akershus fylkeskommune Januar 2007.

Nye Byrum. Jan Gehl og Lars Gemzøe, Arkitektens Forlag 2000

Byrumsprogram Stasjonsalmenningen desember 2005, Gehl Architects / Bjørvika Infrastruktur AS

Byrumsprogram Operaalmenningen desember 2007, Gehl Architects / Bjørvika Infrastruktur AS

Quality for people. A set of quality criteria for the design of pedestrian places and networks - with people in mind. Lars Gemzøe Paper presented at Walk21-VII (<http://www.walk21.com>) "The Next Steps", The 7th International Conference on Walking and Liveable Communities, October 23-25 2006, Melbourne, Australia <http://www.walk21.com/papers/M%2006%20Gemzoe%20Quality%20for%20people.pdf>

SUPPLERENDE LITTERATUR

Street life project. W. Whyte

The Social Life of Small Urban Spaces. W. Whyte

City: Rediscovering the Center. W. Whyte

The Death and Life of Great American Cities. J. Jacobs

Retrofitting Suburbia. E. Dunham-Jones & J. Williamson

Forstaden som sted. P G Røe m.fl



Statens vegvesen

Statens vegvesen Region øst
Postboks 1010
N - 2605 Lillehammer
Tlf. (+47) 815 22 000
E-post: firmapost-ost@vegvesen.no
vegvesen.no

2010/105662-001